ACCELL GROUP

Vous venez d'acheter un vélo Lapierre et nous vous remercions de la confiance que vous témoignez à l'égard de notre marque.
En effet la société Lapierre, basée à Dijon en France, s'efforce de vous apporter, grâce à son savoir-faire et son expérience acquis depuis plus de soixante ans dans ce domaine, des solutions précises pour faire de vous des cyclistes heureux et satisfaits.
Ce manuel est destiné à vous permettre d'optimiser les performances et la durée de vie de votre vélo Lapierre.

SOMMAIRE

FRANÇAIS

I - BIENVENUE
1 - LA CONCEPTION 2
2 - DÉFINITION ET RESTRICTIONS D'USAGE 3
3 - SÉCURITÉ ET CONDUITE 5

II - PRISE EN MAIN ET RÉGLAGES
1 - POSITION DE CONDUITE 6
1.1 HAUTEUR DE SELLE 6
1.2 POSITION DE SELLE 6
1.3 RÉGLAGE DU GUIDON 7
1.4 JEU DE DIRECTION 8

2 - RÉGLAGES 9
2.1 DÉRAILLEUR ARRIÈRE 9
2.2 DÉRAILLEUR AVANT 9
2.3 LES FREINS 10
2.4 LES ROUES 10

3 - RECOMMANDATIONS DIVERSES 11
3.1 COUPLES DE SERRAGE 11
3.2 FOURCHES TÉLÉSCOPIQUES 11

III - MODÈLES PARTICULIERS
1 - LES MODÈLES CARBONES 12
2 - RAID FX 12
3 - X-CONTROL (FPS2) 13
4 - X-FLOW (PENDBOX) 14
5 - XR 15
6 - ZESTY/SPICY/FROGGY (OST, OST+) 16
7 - SERRAGE DES AXES TRAVERSANTS 17
8 - DH (PENDBOX) 18
9 - SERRAGE DE TIGE DE SELLE INTÉGRÉ RAPT 2.1 • 2.2 • DH 19
10 - ADS (ADJUSTABLE DROPOUT SYSTEM) RAPT 2.1 • 2.2 19

IV - MAINTENANCE
1 - CALENDRIER D'ENTRETIEN 20
2 - NETTOYAGE ET LUBRIFICATION 21
3 - PIÈCES D'USURE 21

V - GARANTIES ET SERVICE APRÈS-VENTE 22

PAGES_INTER2013.indd 1 23/11/2012 08:25:01

I - BIENVENUE

1 - LA CONCEPTION

Pour votre plus grand plaisir, le bureau d'étude des Cycles Lapierre tient compte de vos remarques et de vos exigences en permanence. Les coureurs de notre team VTT, le Team Lapierre International, ainsi que les professionnels de l'équipe cycliste FDJ BigMat, nous font également bénéficier de leurs expériences en compétition de haut niveau. Tous les secteurs sont étudiés afin de ne laisser aucune place au hasard. Géométries, concepts techniques, matériaux... tout est soigneusement étudié par notre équipe Recherche & Développement, afin de vous procurer confort et performances, que ce soit dans le domaine du VTT ou de la route.

Pour chaque vélo correspondant à un domaine d'utilisation particulier, les équipements sont minutieusement sélectionnés afin d'accroître la robustesse, la longévité, les performances de votre cycle mais aussi pour vous procurer un confort d'utilisation optimum.

C'est cet état d'esprit qui nous anime au quotidien pour vous offrir la meilleure monture. A ce titre, les Cycles Lapierre privilégient la construction artisanale. Chacune de nos créations est montée individuellement, sur pied, vérifiée et signée par un technicien Lapierre.

Nos vélos sont conformes aux exigences de sécurité décrites dans les nouvelles normes européennes suivantes :

- **EN14764** : « Bicyclettes utilisées sur la voie publique »
- **EN14765** : « Bicyclettes pour jeunes enfants »
- **EN14766** : « Bicyclettes tout terrain »
- **EN14781** : « Bicyclettes de course »

Lors de votre acquisition, vous faites donc l'achat d'un vélo de qualité auquel nous avons apporté tout notre soin et notre savoir-faire. Nous vous remercions de la confiance que vous apportez à notre marque et nous vous souhaitons une bonne et longue route à nos côtés.

Les vélos Lapierre sont développés dans le but d'obtenir des performances optimales dans des conditions spécifiques d'utilisation. Les vélos Lapierre peuvent se classer en différentes catégories selon l'emploi pour lesquels ils sont conçus. Le non-respect des conditions d'utilisation du vélo peut entraîner des risques pour l'utilisateur.

ATTENTION

LISEZ ATTENTIVEMENT CE MANUEL, AVANT LA PREMIÈRE UTILISATION DE VOTRE VÉLO. POUR LE RÉGLAGE ET L'ENTRETIEN DE CERTAINS COMPOSANTS, MERCI DE VOUS REPORTER AUX NOTICES JOINTES AVEC VOTRE VÉLO.

ATTENTION

POUR VOTRE SÉCURITÉ, PORTEZ LES PROTECTIONS NÉCESSAIRES EN FONCTION DE LA PRATIQUE.

PORTEZ TOUJOURS DES VÊTEMENTS ADÉQUATS, ET RENDEZ VOUS VISIBLE DES AUTOMOBILISTES.LE PORT DU CASQUE EST VIVEMENT CONSEILLÉ.

EN CAS DE CHUTE, FAITES UNE RÉVISION COMPLÈTE DE VOTRE VÉLO.

SI VOUS DÉTECTEZ UN PROBLÈME, N'UTILISEZ PAS VOTRE VÉLO AVANT DE L'AVOIR RÉGLÉ.

FAITES UNE VÉRIFICATION DE VOTRE VÉLO AVANT CHAQUE UTILISATION.

PAGES_INTER2013.indd 2 23/11/2012 08:25:01

2 - DÉFINITIONS

CADRE
1- Tube supérieur
2- Tube diagonal
3- Tube de selle
4- Tube de direction
5- Bases
6- Haubans
7- Boîtier de pédalier
8- Fourche
9- Amortisseur (sur VTT suspendu uniquement)

TRANSMISSION
10- Dérailleur avant/arrière
11- Manivelles
12- Plateaux
13- Chaîne
14- Cassette
15- Pédales (selon version)
16- Patte de dérailleur

ROUES
17- Moyeux avant/arrière
18- Rayons
19- Jantes avant/arrière
20- Pneus
21- Valves
22- Serrage rapide
23- Freins avant/arrière
(à disques ou à patins selon le type de vélo)

PÉRIPHÉRIQUES
24- Cintre
25- Potence
26- Leviers de frein
27- Leviers de vitesses
28- Poignées
29- Câbles
30- Gaines
31- Selle
32- Chariot de selle
33- Tige de selle
34- Collier de serrage de selle
35- Jeu de direction
36- Biellette

PAGES_INTER2013.indd 3 23/11/2012 08:25:02

I - BIENVENUE

Route : Cintre courbé ou cintre triathlon, frein à mâchoire, roues de 700c avec des pneus de 20 à 25c. **Conditions d'utilisation 1**

Road cruiser : Similaire au vélo de route mais avec un cintre plat.
Conditions d'utilisation 1

Ville : Cintre courbé, roues de 26/28 pouces, équipé de porte-bagages et éclairage fixe.
Conditions d'utilisation 1

VTC-Trekking : Cintre plat, roues de 700 avec des pneus de 32 à 35c.
Conditions d'utilisation 2

VTT cross-country : Cintre plat ou semi-relevé, roues 26''/29" avec pneus larges, frein V-brake ou disque. Suspension avant ou double suspension légère.
Conditions d'utilisation 3

VTT Free-ride, Enduro, DH, Dirt : Pneus larges, cintre relevé, suspension grand débattement. Pour une utilisation plus agressive. Tous ces modèles ont des cadres renforcés. **Conditions d'utilisation 4.**

CONDITION 1

UTILISATION SUR UNE SURFACE GOUDRONNÉE OÙ LES PNEUS RESTENT EN CONTACT AVEC LE SOL.

CONDITION 2

INCLUT LES CONDITIONS D'UTILISATION 1 MAIS AUSSI L'UTILISATION SUR DES SURFACES GRAVILLONNÉES OU DES CHEMINS PEU ACCIDENTÉS OÙ LES PNEUS RESTENT EN CONTACT AVEC LE SOL.

CONDITION 3

INCLUT LES CONDITIONS D'UTILISATION 2 MAIS AUSSI L'UTILISATION EN TOUT-TERRAIN OU LES PNEUS PEUVENT PERDRE MOMENTANÉMENT LE CONTACT AVEC LE SOL.

PAS DE SAUT.

CONDITION 4

TOUTES LES CONDITIONS D'UTILISATION

Restriction d'usage :

L'utilisation de votre bicyclette en dehors des conditions d'usage décrites ci-contre peut entraîner une détérioration de la bicyclette ou de l'une des pièces. Nos vélos sont conçus pour résister à la charge d'une personne de 100kg. L'utilisation de nos vélos par une personne dont le poids est supérieur à 100kg entraînerait des restrictions de garantie.

PAGES_INTER2013.indd 4 23/11/2012 08:25:02

3 - SÉCURITÉ ET CONDUITE

Lorsque vous prenez possession de votre vélo Lapierre, celui-ci a été préparé et vérifié par notre revendeur agréé. Après une petite période de rodage, il est conseillé de vous rendre chez votre revendeur spécialisé afin qu'il finalise les derniers petits réglages, comme les tensions de câbles, la vérification des freins et de la direction ainsi que les différents points de serrage.
Si quelque chose vous paraît anormal pendant cette période, n'hésitez pas à le signaler à votre revendeur.

Celui-ci ayant la confiance totale de notre société, il est tout à fait apte à opérer sur nos dernières nouveautés et dispose d'un outillage spécifique essentiel à certaines manœuvres délicates. Il connaît tous les réglages à effectuer afin que vous tiriez toute la quintessence de votre vélo. Si néanmoins vous préférez faire ces opérations par vous-même, vous trouverez nos conseils dans ce manuel.

Comme tous les sports de mouvements, le cyclisme comporte des risques de chutes ayant pour conséquences des blessures plus ou moins graves pouvant même être fatales. Il est donc vivement conseillé de porter un équipement de sécurité approprié, comme un casque homologué, des gants, etc. Lorsque vous êtes sur un vélo, vous assumez la responsabilité de ce risque. Vous devez donc connaître et appliquer les règles d'une utilisation responsable de votre vélo pour rouler en toute sécurité.

• Effectuez toujours une vérification complète de votre vélo avant de rouler (serrage du cintre, de la potence, de la selle, des roues, des freins...) Par ailleurs, il est vivement conseillé d'établir et de respecter un calendrier d'entretien périodique. Ce dernier sera déterminé en fonction de vos fréquences de sorties, du kilométrage effectué, de votre style de pratique, ainsi que du terrain rencontré. N'hésitez pas à demander conseil à votre revendeur agréé pour déterminer vos besoins.

• Sur route, faites en sorte de vous rendre visible des automobilistes lorsque les conditions météorologiques l'imposent. Utilisez des équipements à haut pouvoir réfléchissant et lumineux pour signaler votre présence. Respectez le code de la route en toutes circonstances afin de ne pas vous mettre en danger.

• Ne vous surestimez pas (surtout dans les disciplines extrêmes comme le free-ride). Certains risques peuvent être minimisés par une pratique progressive à l'entraînement qui participera au développement de votre habilité.

• Lorsque vous roulez sur la voie publique, vous devez vous soumettre aux exigences nationales du code de la route en vigueur dans le pays dans lequel vous vous trouvez.

Afin de tirer le meilleur profit des performances de votre vélo, vous devez ajuster certains réglages avant de vous lancer pour la première fois. Ces réglages vous garantissent un meilleur confort, une fiabilité maximale, et surtout une augmentation sensible du rendement.

PAGES_INTER2013.indd 5 23/11/2012 08:25:02

II - PRISE EN MAIN ET RÉGLAGES

1 - POSITION DE CONDUITE

1.1 - HAUTEUR DE SELLE

Tout corps humain est unique, ce qui signifie dans la pratique que le rapport entre les parties inférieures et les parties supérieures du corps peuvent varier de plusieurs centimètres chez deux individus de taille identique. Si la selle est trop haute, il vous faudra effectuer un mouvement de va-et-vient sur la selle pour que vos pieds atteignent les pédales rendant les vertèbres dorsales douloureuses. Inversement si le réglage est trop bas, vous risqueriez d'avoir progressivement des douleurs tendineuses aux genoux.

Une petite astuce vous permettra de déterminer rapidement si vous êtes assis à la bonne hauteur :
Positionnez la manivelle dans le prolongement du tube de selle et en posant le talon (pied nu) sur la pédale. Le but étant d'avoir la jambe juste étirée, sans pour autant être déhanché sur la selle.

Lorsque vous relevez la tige de selle, attention à ne jamais dépasser la limite matérialisée par l'inscription « INSER MINI » ou « STOP » généralement gravée sur la partie basse du tube. Il en va de votre sécurité! Si vous roulez alors que ce repère est toujours visible, vous pouvez altérer définitivement votre tube voire même casser votre cadre (remettant logiquement en cause l'application de la garantie).

Ce réglage peut s'effectuer à l'aide :
- D'un boulon classique.
- D'un boulon 6 pans creux (dans ce cas toujours agir sur la vis du côté droit du cadre).
- D'un blocage rapide: dans ce cas, positionner le levier à 90 degrés par rapport à l'axe du tube supérieur du vélo pour visser l'écrou opposé, puis rabattre le levier pour bloquer l'ensemble

Pour le modèle XR :
Après avoir réglé la hauteur de votre selle, assurez-vous que la tige de selle ne rentre pas en collision avec l'amortisseur. Faire fonctionner l'amortisseur sur toute sa course (en le dégonflant) pour vérifier qu'il ne touche pas la tige de selle. S'il y a collision entre l'amortisseur et la tige de selle : recouper la tige de selle. Vérifier également que la profondeur d'insertion de la tige de selle dans le cadre soit d'au moins 100mm.

ATTENTION
NE JAMAIS DÉPASSER LA LIMITE DE SORTIE DE SELLE MATÉRIALISÉE PAR L'INSCRIPTION «INSER MINI» OU «STOP». IL EN VA DE VOTRE SÉCURITÉ, AINSI QUE DE LA FIABILITÉ DE VOTRE VÉLO.

1.2 - POSITION DE LA SELLE

Lorsque vous roulez avec une selle neuve, il est possible de sentir un léger inconfort le temps que vous vous y habituiez et que cette dernière se rôde. En revanche, une mauvaise position de selle peut provoquer des irritations diverses ou des douleurs.

PAGES_INTER2013.indd 6 23/11/2012 08:25:02

ATTENTION

RESPECTEZ LES CONSIGNES DE SERRAGES DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS CAR IL EN VA DE VOTRE SÉCURITÉ.

AVANT ET APRÈS CHAQUE SORTIE, RECHERCHEZ D'ÉVENTUELLES VIBRATIONS OU JEUX SUR L'ENSEMBLE DE VOTRE VÉLO, CAR UN JEU IMPORTANT EST SOUVENT SIGNE D'UN MAUVAIS SERRAGE OU D'UNE USURE IMPORTANTE DE LA PIÈCE.

Pour éviter ce genre de problème, il est généralement conseillé de régler la selle à l'horizontal. Cette inclinaison peut bien entendu être ajustée en fonction de la morphologie de chacun. Le second réglage consiste à ajuster le recul de selle de manière à avoir une bonne position de pédalage et un bon allongement du dos.
Quoiqu'il en soit, la selle doit être serrée suffisamment de manière à ce qu'elle ne puisse plus bouger.

1.3 - RÉGLAGE DU GUIDON

Le guidon est composé de la potence, du cintre, des leviers de frein et de vitesse ainsi que des poignées.
Dans le cas d'une potence à plongeur, pour ajuster la hauteur, il faut :
1 - Dans un premier temps, débloquer la potence en dévissant de quelques tours de vis la partie supérieure et tapoter légèrement sur celle-ci pour décoincer le cône.

2 - Ensuite vous pouvez ajuster la hauteur de votre potence librement tout en veillant à ne pas dépasser la limite d'insertion (cf. avertissement) gravée sur le plongeur de la potence. Lorsque vous revissez veillez à respecter le couple de serrage préconisé (cf. p.11) et à respecter l'alignement de la potence et de la roue avant.
Dans le cas d'une potence ahead set, nous vous conseillons de vous adresser à votre spécialiste qui pourra soit retourner votre potence soit retirer des entretoises.

Avant de repartir, immobilisez la roue avec vos deux genoux et essayez de faire tourner le cintre de gauche à droite pour vous assurer que la potence ne bouge pas. Elle doit être bien immobile par rapport à la fourche.
Pour votre sécurité, nous vous invitons à régler votre poste de pilotage de manière à accéder facilement aux commandes de freins et de dérailleurs.

Pour le **VTT** : Les manettes doivent se trouver dans l'axe des avant-bras lorsque que le cycliste est en position sur son vélo (assis sur la selle et bras tendus)

Pour les vélos **ROUTE** : de manière générale, la partie inférieure du cintre doit être horizontale.

Avertissement : Votre potence (à plongeur) comporte un repère «STOP» ou «INSERT MINI» qui indique la limite d'enfoncement minimum du plongeur dans le pivot de fourche. Si ce repère est visible, la potence peut se casser (entraînant l'annulation de la garantie) et votre sécurité pourrait être mise en jeu. Dans le cas d'une version de potence dite «ahead set», veillez à ce que les vis de fixation de la potence soient correctement serrées.

PAGES_INTER2013.indd 7 23/11/2012 08:25:03

II - PRISE EN MAIN ET RÉGLAGES

1.4 - LE JEU DE DIRECTION

Le jeu de direction se compose de deux roulements et cuvettes placés à chaque extrémité de la douille. La gamme de vélos Lapierre comporte deux types de jeux de direction, à savoir le jeu de direction classique (lorsque le pivot de la fourche est maintenu par un écrou qui permet de régler les jeux dans la direction) ou ahead (lorsque le réglage du jeu se fait par le capuchon qui se trouve sur le dessus de la potence).
Lors des sorties les plus intenses, le jeu de direction est soumis à rude épreuve, et il est possible que ce dernier prenne du jeu. Attention, le fait de rouler avec du jeu dans la direction peut détériorer votre jeu de direction voire le cadre.
Il existe deux tests simples, à effectuer avant de commencer votre sortie.
TEST 1- Frein avant serré, essayez de déplacer le vélo d'avant en arrière, et inversement. Vous remarquerez immédiatement la présence d'un jeu important ou non.
TEST 2- Faites rebondir la roue avant de votre vélo, vous entendrez alors un claquement uniquement en présence d'un jeu significatif dans la direction. Attention, ne tenez pas compte des bruits parasites, comme celui des câbles venant taper sur le cadre ou encore celui des rayons.
Il existe encore une autre façon de déceler le jeu dans la direction: la roue avant ne reposant pas sur le sol, tournez doucement le guidon de gauche à droite. Le mouvement s'arrêtera de façon hésitante dans la position extrême.
Lorsque vous avez constaté du jeu dans la direction, agissez comme suit:

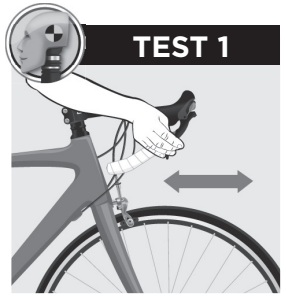
A- Pour un jeu de direction classique.

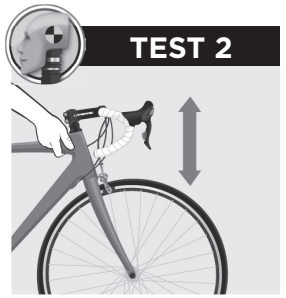
1 - Dévissez le contre-écrou.
2 - Resserrez la cuvette supérieure tout en maintenant la fourche de votre vélo.
3 - Serrez jusqu'à disparition du jeu.
4 - Contrôler le jeu à nouveau dans la fourche. Cette dernière doit pouvoir pivoter avec souplesse.
5 - Bloquez le contre-écrou, tout en maintenant la cuvette supérieure.
6 - Contrôlez à nouveau la direction, elle doit rester souple.

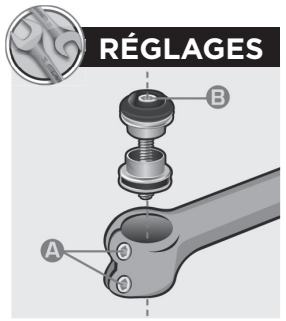
Lors de ce réglage, n'utilisez que des clés minces. Attention! N'utilisez pas de clés plates courantes pour éviter d'abîmer le contre-écrou ainsi que la cuvette supérieure.

B- Pour un jeu de direction ahead.

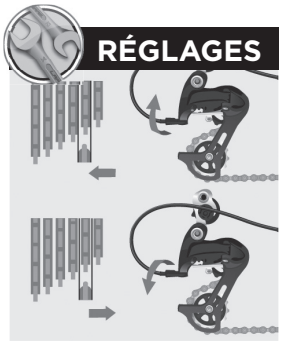
Pour régler un jeu de direction ahead, une clé BTR suffit.
1 - Dévissez les vis (A) de la potence.
2 - Vissez ensuite la vis (B) dans le capuchon jusqu'à la disparition du jeu.
3 - Contrôlez que le jeu dans la fourche n'est plus présent. Elle doit pouvoir pivoter en souplesse.
4 - Resserrez les vis (A) de la potence.

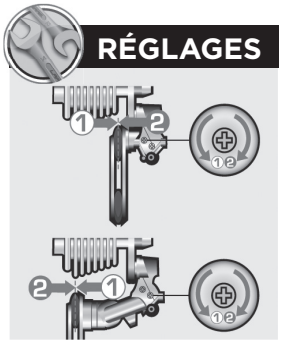


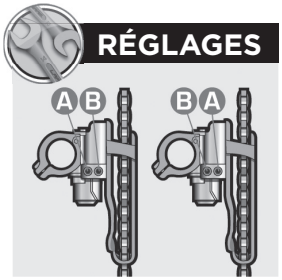




PAGES_INTER2013.indd 8 23/11/2012 08:25:03







2 - RÉGLAGES

2.1 - DÉRAILLEUR ARRIÈRE

Ce composant fait parti des organes les plus importants sur votre vélo. Sollicité en permanence, il doit être réglé précisément afin de vous garantir un fonctionnement optimal ainsi qu'une durée de vie accrue. En cas de questions sur ces réglages, adressez-vous à votre spécialiste. En effet, il dispose de l'expérience et d'un savoir-faire non négligeable en la matière.
Pour diminuer au maximum toute résistance ou toute usure anticipée du système, il convient d'aligner le mieux possible la chaîne, les galets, les pignons...
Normalement toutes ces opérations ont été effectuées avant la livraison de votre vélo et vous ne devriez, par conséquent, jamais avoir à les faire vous-même. Si toutefois vous étiez amené à intervenir directement sur le réglage de votre dérailleur arrière veuillez suivre les étapes ci-dessous :
1- Dévisser le serre-câble au niveau du dérailleur de manière à ce que ce dernier soit libre.
2- Ajuster la butée haute et la butée basse en suivant le schéma ci-contre.
3- Tendre le câble en tirant dessus et en venant l'immobiliser à l'aide du serre-câble sur le dérailleur. Pour peaufiner la tension de câble, vous pouvez utiliser la molette au niveau du dérailleur et/ou au niveau de la manette.

Attention : si malgré ces recommandations vous ne parveniez pas à faire fonctionner votre indexation correctement, adressez-vous à votre détaillant de manière à ce que celui-ci vérifie les différents éléments de réglage ainsi que la patte de dérailleur.

2.2 - DÉRAILLEUR AVANT

De même que pour le dérailleur arrière, le dérailleur avant a été réglé avant la livraison de votre vélo, vous ne devriez donc pas intervenir directement dessus. Si dans un cas exceptionnel vous étiez amené à régler votre dérailleur avant, veuillez suivre les étapes ci-dessous :

1- Position
Le dérailleur avant est maintenu par une vis sur un collier fixé au cadre. En dévissant cette vis, le dérailleur peut être déplacé vers le haut ou le bas.
Pour que le dérailleur avant soit dans la position optimale, la fourchette extérieure doit se situer entre 1mm et 3 mm au-dessus du grand plateau et être parallèle à ce dernier. Une fois que vous avez ajusté la position du dérailleur avant, vous pouvez resserrer la vis de fixation. Attention à bien respecter le couple de serrage (voir p.11). Tout comme pour le dérailleur arrière, il est possible de régler la position maximale (A), et minimale (B) à l'aide des vis de réglage des butées.

PAGES_INTER2013.indd 9 23/11/2012 08:25:04

II - PRISE EN MAIN ET RÉGLAGES

2- Réglage des butées et tension de câble

Mettez maintenant la chaîne sur le plateau inférieur et sur le pignon le plus grand. A l'aide de la vis de butée basse, réglez la fourchette intérieure du dérailleur de manière à ce que celle-ci soit à une distance comprise entre 0,5 mm et 1mm de la chaîne. Tirez sur le câble du dérailleur pour le tendre, puis bloquez-le correctement. Le réglage est optimal lorsque la chaîne ne touche jamais la fourchette de dérailleur.

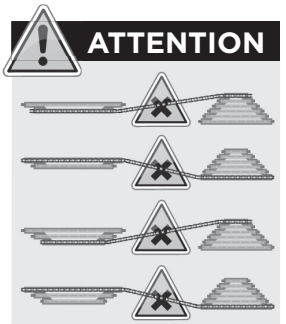
NB : Dans certains cas d'utilisation d'un triple plateau SHIMANO sur un vélo de route, vous pouvez bénéficier d'un cran de rectification (1/2 cran) permettant d'ajuster la position du dérailleur avant de manière à ce que celui-ci ne touche pas la chaîne lorsque cette dernière est sur les positions extrêmes de la cassette. Le système dispose donc de 3 plateaux mais de 4 crans au niveau de la manette.

Important! Pour une bonne utilisation des éléments de la transmission, veillez à ne pas «croiser» la chaîne, comme montré sur le schéma ci-joint.

2.3 - FREINS

Il existe différents types de freins utilisés sur le marché :
- Les freins à tirage latéral plutôt utilisés sur les vélos de route.
- Les freins à tirage central.
- Les freins V-brakes.
- Les freins hydrauliques.
- Les freins à disques hydrauliques.

L'ensemble des vélos Lapierre est monté de la manière suivante : le levier gauche correspond à l'utilisation du frein avant et le levier droit correspond à l'utilisation du frein arrière. (Sauf Grande-Bretagne, Japon, Australie et Nouvelle-Zélande). Le réglage des freins à tirage latéral s'effectue en agissant sur la butée réglable située sur l'étrier du frein. On tend le frein en tournant la molette dans le sens direct (sens contraire aux aiguilles d'une montre). Pour les cantilevers, tournez la butée de gaine située sur le levier de frein. Opérez de la même façon pour les freins V-brakes, laissez seulement 1mm entre les patins et la jante, contre 2mm pour les deux types de freins précédents. Le réglage des freins à disques hydrauliques est automatique. Pour vous garantir une durée de vie maximum des organes de freinage, évitez toute contamination des plaquettes et du disque, par des substances graisseuses. En cas de questions ou de doutes, veuillez toujours vous référer à la notice de vos freins ou à votre détaillant.



2.4 - LES ROUES

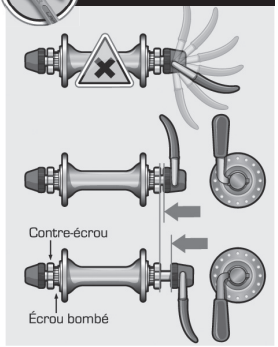
L'industrie du pneumatique a activement participé au développement récent des modèles de bicyclettes destinés à des utilisations particulières. Les pneus choisis pour la monte de votre vélo LAPIERRE, ne l'ont été qu'après une sélection rigoureuse et intense. Pour pouvoir en profiter aussi longtemps que possible, il est conseillé de tenir compte de leurs caractéristiques particulières.

PAGES_INTER2013.indd 10 23/11/2012 08:25:04

ATTENTION

VÉRIFIEZ TOUJOURS LE BON SERRAGE DE VOS ROUES AVANT CHAQUE SORTIE.

RÉGLAGES



L'entretien d'un pneumatique nécessite:
- Un fond de jante en bon état et des jantes saines.
- La pose d'un peu de talc de temps en temps sur la chambre et l'intérieur du pneu.
- Une pression correcte. Pour cela, reportez-vous aux plages d'utilisation inscrites sur le flanc du pneumatique. Vous n'avez pas besoin de gonfler le pneumatique à la valeur maximale indiquée, mais plutôt en fonction du niveau de confort/rendement que vous souhaitez.
- Enlevez régulièrement les éventuels corps étrangers incrustés dans la surface du pneu.

En revanche, sont proscrites :

- L'entrée en contact avec de l'essence, de l'huile ou de la graisse.

- Une exposition prolongée au soleil direct ou à une chaleur environnementale sèche.

Certains modèles de pneumatique comportent des sculptures spécifiques engendrant un sens de rotation contraint. Respectez ce sens, comme indiqué par la flèche sur le flanc de ces derniers.

3 - RECOMMANDATIONS DIVERSES

3.1 - COUPLE DE SERRAGES

- Potence classique à plongeur **20 Nm**
- Cintre sur potence classique **25 Nm**
- Potence ahead set **10 Nm** sur le pivot - **5 Nm** sur le cintre
- Câbles de freins **6-8 Nm**
- Patins de freins **6-8 Nm**
- Leviers de freins **6-8 Nm**
- Dérailleur arrière **8-10 Nm**
- Dérailleur avant **5-6 Nm**
- Manettes dérailleurs **5 Nm**
- Écrous de roue **20 Nm**
- Chariots de selles **15 Nm**

3.2 - FOURCHES TÉLESCOPIQUES

Votre fourche télescopique nécessite un entretien très précis, et d'une extrême rigueur, en fonction des différents modèles sélectionnés par les Cycles Lapierre. Pour cela il est impératif de vous reporter à la notice du fabricant. Cet organe étant en permanence soumis à des contraintes, nettoyez toujours les plongeurs après chaque utilisation. Inspectez aussi l'état des joints, garant de la bonne marche des fourches et surtout La lubrification et la vidange de la fourche sont à effectuer en fonction des recommandations du fabricant de leur fiabilité (pour cela reportez-vous à la notice du fabricant). Ces opérations sont à confier à des spécialistes disposant de l'outillage et des compétences nécessaires pour les mener à bien.

PAGES_INTER2013.indd 11 23/11/2012 08:25:05

III - MODÈLES PARTICULIERS

III - MODÈLES PARTICULIERS

1 - LES MODÈLES CARBONE

Ces modèles sont à la pointe de la recherche Lapierre, vous disposez ainsi d'un cadre de haute technologie. Vous devez donc respecter ces quelques consignes, afin de vous assurer d'une plus grande longévité, ainsi que d'une efficacité constante.

- Soyez à l'écoute de votre vélo.
- Entretenez régulièrement votre vélo.
  - Faites des visites de contrôle périodiques chez votre détaillant.
  - En cas d'impact, faites contrôler celui-ci par votre spécialiste habituel.
  - Attention à ne pas utiliser de graisse dans votre tube de selle : certaines graisses peuvent se révéler nocives pour la résine et détériorer cette dernière.

Durant les sorties d'hiver, il est IMPÉRATIF de laver son vélo après chaque sortie afin que le sel n'attaque pas le vernis des cadres et des périphériques.

2 - RAID FX

Afin de tirer le maximum du Raid FX, voici quelques conseils de réglage :

1 - Réglez correctement votre position de pilotage.

2 - Choisissez une pression de pneumatique appropriée aux conditions climatiques et au terrain pratiqué. Reportez-vous aux conseils de gonflage indiqués sur les pneumatiques. Si vous recherchez du confort et de la motricité, optez pour une pression faible. En revanche, il vous faudra gonfler davantage vos pneumatiques si vous recherchez du rendement et de la nervosité mais aussi pour éviter les risques de pincements. Une pression moyenne de 2,5 bars environ constitue une bonne base de réglage pour un poids moyen de 75kg.

3 - Réglage de SAG à l'amortisseur. (SAG : enfoncement de l'amortisseur lorsque le pilote monte sur le vélo). Pour un fonctionnement optimal de la suspension, il est nécessaire de régler le SAG et la vitesse de rebond en fonction de votre poids et de votre pratique.

Le réglage moyen du SAG se situe à environ 20-30% d'enfoncement de la tige d'amortisseur, c'est-à-dire environ 10 à 15 mm pour les Raid FX. Aidez-vous du petit joint monté sur la tige pour effectuer ce réglage.

ATTENTION

NE JAMAIS DÉPASSER LES PRESSIONS MAXIMALES INDIQUÉES SUR L'AMORTISSEUR.

EN CAS DE DOUTE REPORTEZ-VOUS SUR LE MANUEL D'UTILISATION DE L'AMORTISSEUR OU DE LA FOURCHE.

EN CAS DE DOUTE, DEMANDEZ CONSEIL À VOTRE SPÉCIALISTE.

PAGES_INTER2013.indd 12 23/11/2012 08:25:05

ATTENTION

NE ROULEZ JAMAIS AVEC L'AMORTISSEUR ET LA FOURCHE (EN FONCTION DES MODÈLES) CONSTAMMENT EN POSITION BLOQUÉE, CAR VOUS RISQUEZ DE VOUS BLESSER LORS DES DESCENTES, ET VOUS POUVEZ USER PRÉMATURÉMENT VOTRE VÉLO.

IL EST CONSEILLÉ DE LES BLOQUER UNIQUEMENT LORS DE CERTAINES MONTÉES OU LORSQUE LE TERRAIN S'Y PRÊTE.

A l'arrêt, contre un mur pour garder votre équilibre, monter sur la selle avec votre équipement, (sac à eau, etc), sautiller légèrement dessus, puis positionner le joint contre le corps d'amortisseur.
Descendez alors délicatement de votre vélo en essayant de ne pas comprimer la suspension.
Mesurer la distance entre le joint et le corps de l'amortisseur, c'est cette dimension que l'on appelle SAG et qui devrait être comprise entre 10 et 15 mm sur les Raid FX.

En fonction des effets que vous recherchez, vous pouvez jouer sur ce réglage. Si vous recherchez plus de rendement, de sensations et de maniabilité, alors optez pour un enfoncement plus proche des 20%, soit 10 mm. A l'inverse, pour plus de confort et une pratique plus axée descente, 30% (15mm) sera plus adapté.

La vitesse du rebond est à adapter à vos conditions de pratique. Plus le terrain est cassant, plus vous devrez l'accélérer, plus le terrain est lisse, plus on peut la ralentir. Attention toutefois à rester dans des plages acceptables.

N'hésitez pas à demander conseil à votre détaillant pour ces réglages importants.

Pour régler le rebond, l'amortisseur dispose d'une molette qu'il faut visser pour ralentir, et inversement.

Attention à ne jamais dépasser les pressions maximales indiquées sur l'amortisseur.

3 - X-CONTROL (FPS2)

Le système FPS (Full Power Suspension) étant basé sur une position d'équilibre, il est nécessaire d'effectuer un réglage correct de la pression dans l'amortisseur arrière afin d'obtenir un rendement optimal.
Pour ce faire, les vélos FPS2 disposent d'un indicateur de réglage sur le bras arrière.

Marche à suivre :

1- Asseyez-vous sur le vélo, pieds sur les pédales et mains sur le cintre (s'appuyer légèrement contre un mur à l'aide du coude facilite l'opération).

2- Une fois en équilibre, vous devez faire coïncider l'indicateur avec la position d'équilibre.

Pour cela, deux possibilités :
- Si votre indicateur est situé entre les positions «zéro» et «min», il faut diminuer la pression.
- Si votre indicateur est situé au dessus de «max», il faut augmenter la pression. Pour ce faire, une pompe haute pression est recommandée.

PAGES_INTER2013.indd 13 23/11/2012 08:25:05

III - MODÈLES PARTICULIERS

Attention: ne pas dépasser 200 PSI ou 14 bars maximum et ne pas introduire d'impuretés pendant le réglage.

Pour parfaire votre réglage, vous pouvez sautiller sur la selle et vérifier la position de repos ou contrôler en roulant sur le plat que l'indicateur est bien en face du «SAG». Attention toutefois aux effets d'optique et aux véhicules arrivant en sens inverse!

Conseil d'utilisation
Si vous souhaitez plus de débattement négatif, vous pouvez dégonfler un peu l'amortisseur pour encore plus de confort et de motricité ou si vous «pratiquez» sur des terrains très accidentés.
L'indicateur se trouvera alors au dessus de « max.» (Pour le X-Control: attention de ne pas s'écarter de plus de un millimètre de la position «max»). L'efficacité anti-pompage sera alors légèrement diminuée mais sera toujours supérieure à celle d'un suspendu classique.

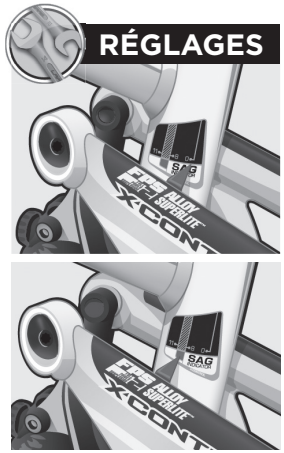
A l'inverse, il n'y a aucun intérêt à gonfler l'amortisseur plus que nécessaire.

En revanche, prenez garde à ne pas diriger le jet d'un nettoyeur haute pression vers les roulements de votre vélo (direction, roues, pédalier,...). Une brosse fixée en bout de jet est une bien meilleure solution pour nettoyer votre VTT.
Si vous avez l'habitude de rouler dans des régions boueuses, il est conseillé de protéger l'amortisseur avec un manchon en néoprène.

4 - X-FLOW (PENDBOX)

Notre nouvelle technologie PendBox® (boitier pendulaire) issue du DH PendBox®,optimisée pour le marathon, bénéficie, tout comme le FPS2, d'un indicateur permettant de régler l'enfoncement initial (SAG) de manière optimum pour une efficacité maximum. L'indicateur se trouve sur le côté gauche du vélo, au niveau de la biellette supérieure. La plage d'enfoncement est de 9 à 11 mm pour le X-FLOW.

Marche à suivre :
1 - Asseyez-vous sur le vélo, pieds sur les pédales et mains sur le cintre (s'appuyer légèrement contre un mur à l'aide du coude facilite l'opération).
2 - Une fois en équilibre, vous devez faire coïncider l'indicateur avec la position d'équilibre (zone hachurée). Pour cela, deux possibilités :
- Si votre indicateur est situé entre les positions «zéro» et «9mm», il faut diminuer la pression.
- Si votre indicateur est situé au dessus de «11mm», il faut augmenter la pression. Pour ce faire, une pompe haute pression est recommandée.
- 9 mm d'enfoncement correspondent à une utilisation plus orientée « cross country » avec un angle de selle



ATTENTION

NE JAMAIS DÉPASSER LA PRESSION MAXIMALE ACCEPTÉE PAR L'AMORTISSEUR. TOUJOURS SE RÉFÉRER À LA NOTICE DE L'AMORTISSEUR POUR VÉRIFICATION ET POUR LES FRÉQUENCES DE L'ENTRETIEN D'USAGE.

NE JAMAIS DÉMONTER LE CORPS DE L'AMORTISSEUR, LA PRESSION Y EST TRÈS ÉLEVÉE ET POURRAIT VOUS BLESSER.

EN CAS DE DOUTE OU QUESTION, TOUJOURS SE RÉFÉRER À VOTRE DÉTAILLANT.

PAGES_INTER2013.indd 14 23/11/2012 08:25:05

ATTENTION

NE PAS DÉPASSER 200 PSI OU 14 BARS MAXIMUM ET NE PAS INTRODUIRE D'IMPURETÉS PENDANT LE RÉGLAGE.

ASTUCE

S'AIDER D'UNE 2 ÈME PERSONNE POUR VÉRIFIER LA POSITION DE L'INDICATEUR EN VUE DE CÔTÉ EST PRÉFÉRABLE, CAR LA VISION DEPUIS LA POSITION SUR LA SELLE INDUIT UNE ERREUR D'ANGLE.

ATTENTION

AFIN DE PROLONGER LA DURÉE DE VIE DE VOTRE VÉLO, IL EST INDISPENSABLE DE L'ENTRETENIR RÉGULIÈREMENT.

ATTENTION

LAPIERRE NE PEUT ÊTRE TENU RESPONSABLE DE TOUT INCIDENT SURVENU LORS DE PRATIQUE DANGEREUSE OU NON ADAPTÉE À LA COMPÉTENCE DU CYCLISTE AINSI QUE LORS DE L'UTILISATION ABUSIVE DU VÉLO.

plus redressé et une suspension plus dure, renvoyant plus d'informations en provenance du sol.
- 11 mm d'enfoncement correspondent à une position plus « marathon ». Les angles seront un peu plus couchés pour donner une position plus sur l'arrière et la suspension sera plus souple.
Pour parfaire votre réglage, vous pouvez sautiller sur la selle et vérifier la position de repos ou contrôler en roulant sur le plat que l'indicateur est bien en face de la zone hachurée. Attention toutefois aux effets d'optique et aux véhicules arrivant en sens inverse!

5 - XR

Ce cadre spécifiquement conçu pour le 29", adopte un nouveau système mono-pivot, garantie d'un gain de poids important et d'une rigidité optimisée. La suppression de l'articulation entre les bases et les haubans est compensée par le " flex " du triangle arrière carbone. L'amortisseur Fox spécialement développé pour le XR, est réglable manuellement sur 3 positions : CTD (Climb, Trail, Descend) et permet d'obtenir un débattement de 100 mm.

Marche à suivre pour régler l'amortisseur :

1. Asseyez vous sur le vélo, pieds sur les pédales et mains sur le cintre (s'appuyer légèrement contre un mur à l'aide du coude facilite l'opération) avec votre équipement (sac, etc...).

2. Une fois en équilibre, il faut que l'enfoncement de l'amortisseur se situe entre 8 mm et 11 mm pour un réglage optimal (aidez vous du joint torique et d'un réglet pour mesurer cet enfoncement).

6 - ZESTY/SPICY/FROGGY (OST/OST+)

Notre nouvelle technologie OST (Optimized Suspension Technology) issue du système FPS2 mais optimisée pour les longs débattements, bénéficie, tout comme le FPS2, d'un indicateur permettant de régler l'enfoncement initial (SAG) de manière optimum pour une efficacité maximum. L'indicateur se trouve sur le côté gauche du vélo, au niveau des haubans. La plage d'enfoncement est de 12 à 17 mm pour le Zesty, de 13 à 18 mm pour le Spicy et de 21 à 25 mm pour le Froggy.

PAGES_INTER2013.indd 15 23/11/2012 08:25:06

III - MODÈLES PARTICULIERS

Le mode de réglage est identique pour ces trois vélos et détaillé ci-dessous :

1 - Vérifiez que l'indicateur est bien en face du « zéro » quand personne n'est sur le vélo.
Si nécessaire ajuster la position de la flèche.

2 - Asseyez-vous sur le vélo, pieds sur les pédales et mains sur le cintre (s'appuyer légèrement contre un mur à l'aide du coude facilite l'opération)

3 - Une fois en équilibre, vous devez faire coïncider la flèche rouge avec la zone de réglage. Cette zone hachurée se situe donc entre 12 et 17 mm pour le Zesty, entre 13 et 18 mm pour le Spicy et entre 21 et 25 mm pour le Froggy.

Si l'indicateur est en dehors de la zone hachurée lorsque vous êtes sur le vélo, il suffit de :
- Augmenter la pression d'air dans l'amortisseur à l'aide d'une pompe haute pression ou augmenter la précharge du ressort pour les amortisseurs à ressort.
- Diminuer la pression d'air pour les modèles à air ou diminuer la précharge du ressort pour les amortisseurs à ressort. Concernant plus particulièrement les modèles **Zesty** et **Spicy** :
- 12 mm d'enfoncement pour le Zesty et 13 mm pour le Spicy correspondent à une utilisation plus orientée cross country (XC) avec un angle de selle plus redressé et une suspension plus dure, renvoyant plus d'informations en provenance du sol.
- 17 mm d'enfoncement pour le Zesty et 18 mm pour le Spicy, correspondent à une position plus « Enduro » (FR). Les angles seront un peu plus couchés pour donner une position plus sur l'arrière et la suspension sera plus souple.
Pour le **Froggy** :
- Vous pouvez régler le SAG de préférence entre 21 et 25 suivant votre pilotage, le type de terrain et en fonction du profil plus ou moins descendant de vos parcours.
Concernant l'entretien de votre amortisseur ainsi que les réglages hydrauliques et affinés de votre amortisseur, veuillez vous reportez à la notice du fabricant fournie avec votre vélo.

Astuces :
• S'aider d'une deuxième personne pour vérifier la position de l'indicateur en vue de côté est préférable, car la vision depuis la position sur la selle induit une erreur d'angle.
• Pour parfaire votre réglage, vous pouvez sautiller sur la selle pour vérifier la position en charge. N'hésitez pas également à faire le réglage lorsque vous êtes tout équipé (avec votre sac porte boisson, casque, etc), il n'en sera que plus précis.

PAGES_INTER2013.indd 16 23/11/2012 08:25:06

7 - SERRAGE DES AXES TRAVERSANTS

7.1 - SERRAGE DE L'AXE TRAVERSANT ARRIÈRE 12X135mm FROGGY / RAPT 12x150mm DH

Marche à suivre :
1 - Insérez le moyeu arrière sur les haubans du bras arrière.

2 - Insérez l'axe 12mm dans le hauban, du côté gauche du vélo, et faites-le glisser complètement à travers le moyeu jusqu'à l'écrou d'axe sur l'autre hauban du vélo.

3 - Vissez l'axe 12mm dans son écrou jusqu'au serrage . **15-20 Nm**

4 - Sur le DH n'oubliez pas de serrer les vis de pression sur chaque patte. **3-5 Nm**

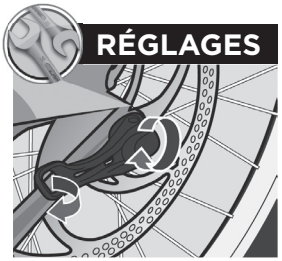


Fig.1

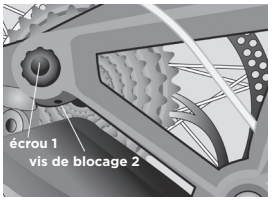


Fig.2

7.2 - SERRAGE DE L'AXE TRAVERSANT ARRIÈRE 12X142mm ZESTY / SPICY / X-FLOW / XR / PRORACE29)

Marche à suivre :
1 - Insérez le moyeu arrière dans les épaulements prévus à cet effet, sur les haubans du bras arrière.

2 - Insérez l'axe 12QR dans le hauban, du côté gauche du vélo, et faites-le glisser complètement à travers le moyeu jusqu'à l'écrou d'axe sur l'autre hauban du vélo.

3 - Vissez l'axe 12QR dans son écrou sur 5 à 6 tours complets et fermez le levier. Lorsque le levier est fermé, il doit être positionné comme sur la fig.1, parallèle aux bases. Si ce n'est pas le cas, veuillez ajuster sa position grâce à l'écrou 1 positionné sur le hauban droit.

4 - Ajustement de la position du levier : desserrez la vis de blocage 2 (voir fig.2) de l'écrou, situé sous le hauban droit, grâce à une clé BTR de 2mm. Ajustez à la main la position de l'écrou, jusqu'à pouvoir positionner le levier de l'axe 12QR dans sa position normale (voir fig.1). Serrez la vis de blocage pour maintenir l'écrou dans la position adaptée.

PAGES_INTER2013.indd 17 23/11/2012 08:25:07

III - MODÈLES PARTICULIERS

8 - DH (PENDBOX)

8.1 - RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR FOX

Il existe plusieurs réglages possibles sur cet amortisseur. Nous vous conseillons pour cela de lire attentivement le manuel d'utilisation FOX.
Vous devez tout d'abord régler la précharge du ressort. En général, un SAG (enfoncement de votre amortisseur quand vous vous trouvez sur votre vélo) compris entre 22 et 30mm donne de bons résultats. Il peut être nécessaire de faire varier la raideur du ressort si les réglages ne peuvent être effectués correctement avec celui d'origine.
La pression d'air dans la bonbonne gère la plage de réglage de la compression. Elle doit être comprise entre 8,5 et 13 bars. Vous pouvez également affiner les réglages avec la/les molettes de compression, et la compression en fin de course avec la molette bleue permettant de réduire le volume d'air de cette bonbonne. Le réglage de la détente, quant à lui, s'effectue avec la molette rouge.

8.2 - CHANGEMENT DE L'ANGLE DE DIRECTION

Marche à suivre pour les modèles 2011 et 2012

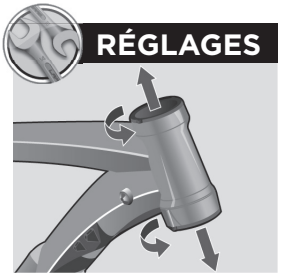
1 - Extraire les cuvettes excentrées LAPIERRE.
2 - Tourner les deux cuvettes de 1/2 tour pour changer l'angle, puis insérer à nouveau les cuvettes.
3 - L'empreinte dans la cuvette permet de lire l'angle sur le H/T.
Angle de direction : 63,5° + 0,5° = 64° ou 63,5° - 0,5° = 63°

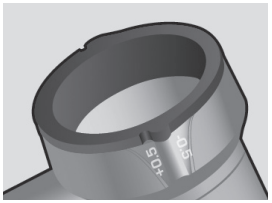
Attention: **les deux cuvettes doivent être montées de façon à ce que les 2 empreintes indiquent le même angle.**

Marche à suivre pour les modèles 2013

1- Extraire les réducteurs fournis avec votre DH LAPIERRE. (Angle 0°)
2- Selectionner la paire de cuvettes de votre choix (Angle 0,5° - 1° ou 1,5°). Vendues séparément.
3- Orienter les cuvettes comme sur fig 2 pour augmenter la chasse, ou inversement pour la réduire.
4- Presser les cuvettes dans la douille.

Attention: les deux cuvettes doivent être montées par paire, les 2 empreintes indiquant le même angle !





2011 et 2012

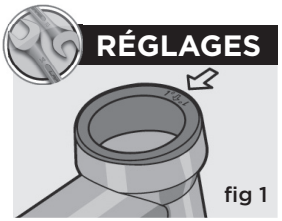
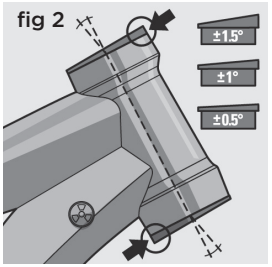
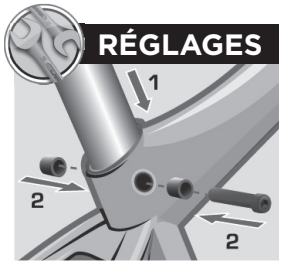


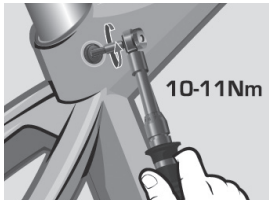
fig 1



2013

PAGES_INTER2013.indd 18 23/11/2012 08:25:07



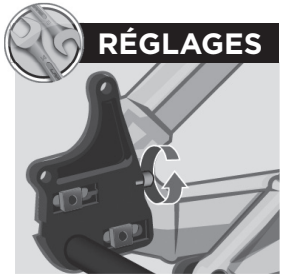


9 - SERRAGE DE TIGE DE SELLE INTÉGRÉ RAPT 2.1/RAPT2.2/DH PENDBOX

Totalement intégré au tube supérieur, ce serrage de tige de selle est composé de deux mors actionné par une vis BTR. En emprisonnant le tube de selle, ils le maintiennent dans la position voulue. Outre un gain de poids signficatif, ce système présente l'avantage d'éliminer toutes possibilités d'accrocs.

Marche à suivre :

1- Insérer la tige de selle dans le cadre.
2- Insérer les mors et la vis de serrage comme sur le schéma.
3- Immobiliser la tige de selle dans la position voulue avec la vis de serrage.
Serrer à 10 - 11 Nm pour le Rapt et 2 - 3 Nm pour le DH.

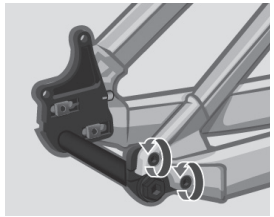


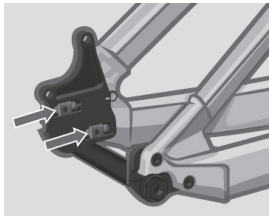
10 - ADS (ADJUSTABLE DROPOUT SYSTEM) RAPT 2.1/RAPT2.2/DH PENDBOX

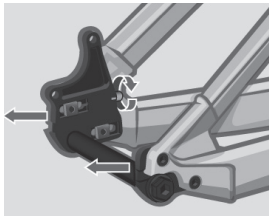
Ces pattes ajustables servent à la fois de support pour le dérailleur, de tendeur de chaîne en montage singlespeed mais également de réglage pour faire varier le comportement du vélo. En faisant varier la longueur de vos bases, vous ajusterez au mieux le comportement du vélo en fonction de votre pratique.

Marche à suivre :

1- Visser complètement les deux vis de réglage.
2- Desserrer les quatre vis de serrage.
3- Pousser les pattes de montage de la roue AR vers l'avant.
4- Dévisser les vis de réglage pour déplacer les pattes jusqu'à la position et/ou tension de la chaîne voulue.
5- Immobiliser les pattes avec les 4 vis de serrage. Serrer à 8 - 10 Nm.







PAGES_INTER2013.indd 19 23/11/2012 08:25:08

IV - MAINTENANCE

IV - MAINTENANCE

1 - CALENDRIER D'ENTRETIEN

Afin de prolonger l'espérance de vie de votre vélo, voici un exemple d'un calendrier d'entretien dans le cas d'une utilisation régulière.

1 - Avant & après chaque sortie :
- Contrôlez les freins.
- Contrôlez la pression des pneumatiques et d'éventuels dommages.
- Contrôlez le serrage de roues.
- Contrôlez le serrage de la potence et du cintre.
- Contrôlez le bon fonctionnement de la fourche télescopique (pour les VTT).
- Entreposez soigneusement votre vélo dans un endroit propre et sec.

2 - Tous les mois :
- Inspectez la présence éventuelle de jeu dans la potence et le cintre.
- Inspectez la présence éventuelle de jeu dans le tube de selle.
- Contrôlez la cassette ainsi que la chaîne.
- Contrôlez les câbles, durites, manettes.
- Contrôlez les dérailleurs, les lubrifiez si besoin.
- Contrôlez l'usure des plaquettes/patins des freins, remplacer si besoin.
- Contrôlez le voilage des roues, la tension des rayons.
- Dans le cadre d'une utilisation de frein sur jante, celle-ci est une pièce d'usure. Contrôlez attentivement l'usure de la jante en vous reportant aux consignes du fabricant ou en contrôlant le témoin d'usure situé sur la surface de freinage.

3 - Tous les six mois (en fonction de la fréquence, et le type d'utilisation) :
- Inspectez le cadre et recherchez l'apparition d'éventuelles amorces de fissures.
- Contrôlez le jeu du boîtier de pédalier.
- Pour un contrôle plus efficace, il est conseillé de se rendre chez votre revendeur agréé, afin de faire un contrôle poussé.

4 - Tous les ans :
- Remplacez cintre et potence.
- Contrôlez et lubrifiez toutes les pièces en frottement.
- Pour un contrôle plus efficace, il est conseillé de se rendre chez votre revendeur agréé, afin de faire un contrôle poussé.

PAGES_INTER2013.indd 20 23/11/2012 08:25:08

2 - NETTOYAGE ET LUBRIFICATION

Après votre sortie, lavez votre vélo à l'eau savonneuse (le liquide vaisselle étant conseillé pour son fort pouvoir dégraissant sans être corrosif pour autant). N'utilisez pas de nettoyeur haute-pression dans la mesure du possible. Si vous ne pouvez faire autrement, ne dirigez jamais le jet directement sur les roulements et les joints (dans le cas où vous utilisez un tout suspendu). Séchez à l'aide d'un chiffon doux pour éliminer les gouttes d'eau et les résidus d'humidité afin d'éviter les risques de corrosion. Cette opération vous permet par la même occasion de faire un contrôle visuel des tubes de votre vélo (utile pour percevoir d'éventuelles amorces de fissures).

Avant de l'entreposer convenablement, lubrifiez les organes de transmission à l'aide d'un produit élaboré à cet effet. Profitez-en pour contrôler l'usure des freins, le voilage de roues ainsi que d'éventuels jeux.

3 - PIÈCES D'USURES

Veillez à toujours vérifier les composants d'usures (notamment les éléments de freinage) de manière à ne prendre aucun risque. Si vous avez un doute quant à l'usure de certains composants veuillez vous référer à la notice du composant ou bien à votre détaillant. Mieux vaut prévenir que guérir alors n'attendez jamais le dernier moment !

Liste des différents éléments d'usures :
- Eléments de freinage (Patins, jantes, plaquettes)
- Pneus, chambres à air, fonds de jante
- Câbles et gaines
- Eléments de transmissions (Chaîne, plateaux, cassette, boitier de pédalier)
- Roulements des points de pivots des cadres suspendus
- Entretoises et bushing d'amortisseurs

ATTENTION

EN CAS DE PROBLÈME, AMENEZ VOTRE VÉLO AVEC LA FACTURE D'ACHAT CHEZ VOTRE REVENDEUR LAPIERRE.

IL FERA UN PREMIER DIAGNOSTIC DU PROBLÈME. LUI SEUL EST HABILITÉ À RENVOYER LE VÉLO ET À FAIRE LA DEMANDE DE PRISE EN GARANTIE DE LA PIÈCE.

C'EST AU SAV LAPIERRE DE STATUER SUR LA VALIDITÉ DE LA GARANTIE.

PAGES_INTER2013.indd 21 23/11/2012 08:25:09

V - GARANTIES

La présente garantie prend effet à compter de la date d'achat. Elle n'est accordée que pour un usage normal de la bicyclette.

Les cadres CYCLES LAPIERRE sont garantis contre les défauts de fabrication ou de matière pendant une durée de 5 ans pour les cadres rigides et les cadres suspendus, sauf modèles Rapt, DH et Froggy : 2 ans, dans le cadre d'une utilisation normale.

Tous les composants Lapierre montés sur les vélos Cycles Lapierre sont garantis 2 ans. Lapierre n'assure pas la garantie des autres composants, celle-ci étant assurée par les marques concernées.

Les finitions (peintures et autocollants) sont garanties 1 an.
Pour les modèles des millésimes 2008 et précédents, la garantie sur les cadres reste de 5 ans sur les rigides et 2 ans sur les suspendus. Notre garantie ne s'applique pas lors de la pratique en compétition ou lorsque la bicyclette est utilisée au-delà de la destination normale correspondant à ses caractéristiques techniques.

Pour toute demande de garantie, l'acheteur doit justifier de la date d'achat de la bicyclette auprès de nos revendeurs qui procéderont à un premier diagnostic. La prise en charge de la garantie devra être validée par le Service Après Vente CYCLES LAPIERRE. L'acheteur doit obligatoirement présenter le carnet de garantie complété ainsi que la facture du vélo.

Les garanties sont mises en œuvre sur agrément de nos services techniques. Aucun retour ne sera accepté en port dû. Les frais d'envoi sont à la charge du détaillant. Les frais de main d'œuvre pour le remplacement d'un cadre ou d'un triangle sont pris en charge par la Société CYCLES LAPIERRE dans un délai de trois ans à compter de la date d'achat du vélo.

Si une pièce se trouve sous garantie, celle-ci sera remplacée par une pièce neuve identique ou correspondante. Toutefois, la Société CYCLES LAPIERRE ne peut garantir la fourniture constante de certains types de cadres ou de certaines couleurs.

Lors du remplacement en garantie d'un cadre par un autre similaire mais qui engendrerait le remplacement de certaines pièces suite à des problèmes de compatibilité, la Société CYCLES LAPIERRE s'engage à livrer gratuitement les pièces compatibles dans un délai de trois ans à compter de la date d'achat du vélo. Après cette période, le coût d'achat de ces pièces sera à la charge du client après acceptation du devis.

PAGES_INTER2013.indd 22 23/11/2012 08:25:09

V - GARANTIES & SERVICE APRÈS-VENTE

La garantie s'applique uniquement :

- sur les vélos achetés chez l'un de nos revendeurs agréés CYCLES LAPIERRE.
- au premier propriétaire du vélo et la garantie ne se transfère pas aux acheteurs suivants en cas de revente.
- en cas d'usage normal de la bicyclette.

La garantie ne s'applique pas :

- si les réclamations sont consécutives à la pratique du vélo en compétition,
- si le vélo est utilisé au-delà de sa destination et de ses performances techniques, s'il est constaté un entretien insuffisant ou une négligence de l'acheteur, ou encore en cas d'accidents ou d'autres conditions d'utilisation anormales et excessives.
- en cas de modification effectuée sur le vélo sans autorisation préalable et écrite de la Société CYCLES LAPIERRE,
- en cas d'incidence d'éléments ou d'agents extérieurs (catastrophe naturelle, incendie, humidité ...),
- en cas d'utilisation d'une manière non conforme aux normes techniques et de sécurité,

La garantie ne s'applique pas aux pièces d'usures dont vous trouverez la liste dans le paragraphe **IV – MAINTENANCE 3 - Pièces d'usures** (p21) de la notice d'utilisation jointe au vélo.

Les conditions de la présente garantie ne pourront s'appliquer à la condition que le vélo soit acheté sur le territoire de l'Union Européenne et des DOM TOM français, et y demeure.

Aucun vendeur ou distributeur ne peut modifier les termes de la présente garantie, sauf si le vendeur ou distributeur remplace les conditions de garantie de la Société CYCLES LAPIERRE par ses propres conditions de garantie à l'en-tête de sa Société.

PAGES_INTER2013.indd 23 23/11/2012 08:25:09

PAGES_INTER2013.indd 24 23/11/2012 08:25:09

ACCELL GROUP

You have just acquired a Lapierre bike and we would like to take this opportunity to thank you for your purchase. Lapierre, based in Dijon, France, since 1946, is pleased to provide you with innovative solutions for enjoyable riding. This manual is designed to help you fully understand your Lapierre bike for an optimal performance.

CONTENTS

I - WELCOME
1 - ABOUT OUR BIKES 2
2 - DEFINITIONS AND RESTRICTIONS 3
3 - SAFETY AND USAGE 5

II - SETTING
1 - RIDING 6
1.1 SADDLE HEIGHT 6
1.2 SADDLE POSITION 6
1.3 STEM AND HANDLEBARS 7
1.4 HEADSET 8

2 - DRIVETRAIN 9
2.1 REAR DERAILLEUR 9
2.2 FRONT DERAILLEUR 9
2.3 BRAKES 10
2.4 WHEELS 10

3 - RECOMMENDATIONS 11
3.1 TORQUES SPECIFICATIONS 11
3.2 SUSPENSION FORKS 11

III - SPECIFIC MODELS
1 - CARBON MODELS 12
2 - RAID FX 12
3 - X-CONTROL (FPS2) 13
4 - X-FLOW (PENDBOX) 14
5 - XR 15
6 - ZESTY/SPICY/FROGGY (OST/OST+) 16
7 - THRU AXLE ADJUSTMENT 17
8 - DH (PENDBOX) 18
9 - INTEGRATED SEATPOST TIGHTENING SYSTEM RAPT 2.1•2.2•DH 19
10 - ADS (ADJUSTABLE DROPOUT SYSTEM) RAPT 2.1 • 2.2 19

IV - MAINTENANCE
1 - MAINTENANCE SCHEDULE 20
2 - CLEANING YOUR BIKE 21
3 - WORN PARTS 21

V- GENERAL WARRANTY CONDITIONS 22

ENGLISH

PAGES_INTER2013.indd 1 23/11/2012 08:25:09

I - WELCOME

1 - ABOUT OUR BIKES

Lapierre's R&D headquarters are also located in Dijon, at the main production site. Our engineers are on hand to take your needs as a cyclist into consideration when developing new concepts and ideas. All of the different aspects, from geometries and technologies to materials and components, are closely studied to offer you unparalleled comfort and performance.

The members of the R&D department also work closely with the riders from Team Lapierre International (MTB) and the FDJ BIGMAT (professional road team) in order to benefit from their experiences at the highest levels of competition.

Each one of our models is developed with a particular style of riding in mind, and we pay close attention to even the tiniest detail to offer you a top quality product. All of our bikes are individually assembled by a Lapierre specialist, whose signature you'll find on the Quality Check accompanying your purchase.

Lapierre bikes conform to the security standards listed below, as described in the new European norms:

- **EN14764**: "Bicycles used on public highway"
- **EN14765**: "Bicycles for young children"
- **EN14766**: "Mountain bicycles"
- **EN14781**: "Road bicycles"

Lapierre bikes are developed for top performance in specific riding conditions, and they can be divided into different categories according to the terrain for which they were created.
Not respecting the intended use of the bike can pose potential risks to the rider.

When you purchase a Lapierre bike, you are buying the highest quality product that we can offer you. Thank you for your trust, and we look forward to accompanying you on many rides.

WARNING

PLEASE READ THIS MANUAL CAREFULLY BEFORE USING YOUR BIKE. FOR MAINTENANCE AND SETTINGS FOR COMPONENT PARTS, PLEASE REFER TO THE SUPPLIERS' MANUALS DELIVERED WITH YOUR BIKE.

WARNING

FOR YOUR SAFETY, ALWAYS WEAR THE NECESSARY PROTECTIVE GEAR.

MAKE SURE YOU HAVE ON APPROPRIATE CLOTHING AND THAT YOU ARE VISIBLE TO AUTOMOBILES.

WEARING A HELMET IS STRONGLY RECOMMENDED.

IF YOU FALL, MAKE SURE YOU CAREFULLY INSPECT YOUR BIKE BEFORE RIDING AGAIN.

IF YOU DETECT A PROBLEM, DO NOT USE YOUR BIKE UNTIL IT HAS BEEN FIXED.

CHECK YOUR BIKE BEFORE EVERY RIDE.

ENGLISH

PAGES_INTER2013.indd 2 23/11/2012 08:25:09

2 - DEFINITIONS

FRAME
1- Top tube
2- Down tube
3- Seat tube
4- Head tube
5- Chain stays
6- Seat stays
7- Bottom bracket
8- Fork
9- Rear shock absorber (Only on full-suspension MTB)

DRIVETRAIN
10- Front / Rear derailleur
11- Cranks
12- Chainrings
13- Chain
14- Sprocket (individual cogs)
15- Pedals (depending on the type of bike)
16- Derailleur hanger

WHEELS
17- Front / Rear hub
18- Spokes
19- Front / Rear rim
20- Tires
21- Valve
22- Quick release
23- Front / Rear brakes (V-Brake or disc brake depending on the type of bike)

COMPONENT PARTS
24- Handlebar
25- Stem
26- Brake levers
27- Shifters
28- Grips
29- Cables
30- Outer cable
31- Saddle
32- Saddle clamp
33- Seat Post
34- Seat Post Clamp
35- Headset
36- Linkage

ENGLISH

PAGES_INTER2013.indd 3 23/11/2012 08:25:09

I - WELCOME

Road: Drop handlebars or Aerobars, calliper brakes, 700c wheels with 20-25c tires. **Riding condition 1**

Road cruiser: Similar to road bike but with flat handlebars. **Riding condition 1**

City: Drop handlebars, 26'', 28'' wheels, equipped with bag holders and a permanent light. **Riding condition 1**

Trekking: Flat handlebars, 700 wheels with 32-35c tires. **Riding condition 2**

Cross-country MTB: Flat or Riser handlebars, 26'', 29'' wheels with large tires, V-Brake or disc brakes. Front suspension only or front suspension and moderate rear suspension. **Riding condition 3**

Free ride, Enduro, DH, Dirt MTB: Large tires, riser bars, long travel suspension. For a more aggressive riding style. All of these models have reinforced frames.
Riding condition 4

Using restriction :

Using your bike in riding conditions other than those described to the right may cause your bike or its component parts to deteriorate prematurely. Lapierre bikes are designed for people weighing up to 100kg (220 lbs). Exceeding this weight limit could cancel the terms of the guarantee.

CONDITION 1

PAVED SURFACE, TIRES STAY ON THE PAVEMENT WHILE RIDING.

CONDITION 2

INCLUDES RIDING CONDITIONS 1 PLUS GRAVEL OR UNEVEN PATHS, TIRES STAY ON THE GROUND WHILE RIDING.

CONDITION 3

INCLUDES RIDING CONDITIONS 2 PLUS ALL TYPES OF PATHS. TIRES MAY MOMENTARILY LEAVE THE GROUND. NO JUMPS.

CONDITION 4

ALL TYPES OF RIDING.

PAGES_INTER2013.indd 4 23/11/2012 08:25:10

3 - SAFETY AND USAGE

When you acquire your Lapierre bike, it has already been assembled and carefully inspected by one of our authorized dealers. After an initial testing period (4-5 rides), we recommend a visit to your authorized Lapierre dealer for any final adjustments to your bike. They will have the specific tools as well as the information and skills necessary to perform the more complicated adjustments. If, however, you prefer to perform these various adjustments yourself, you will find helpful advice in this manual.

As with all sports, cycling can involve a number of potentially fatal risks. By taking part in this activity, you are assuming these risks. It is therefore important to know and apply the rules of responsible riding and to properly maintain your bicycle, for your safety and the safety of others. Wearing the proper equipment, such as a helmet, protective eyewear, and gloves, is also strongly recommended.

• Always double check your bike before riding it (tighten the handlebars and stem, check the saddle, wheels, and brakes, etc.). It is strongly recommended to establish and respect a periodic maintenance schedule, which will be determined by the frequency and length of your rides, your style of riding, as well as the terrain on which you most often ride. Your Lapierre authorized dealer can help you determine your specific needs.

• When you are riding on the road, make sure that you are always visible to other vehicles by using reflective products (clothing, reflectors, etc.) and the proper lighting if necessary. Respect the rules of the road in all circumstances.

• Never overestimate your abilities, especially in more aggressive styles of riding. Proper training and skill development can reduce many risks.

• When you are riding on public roads, always respect the code of conduct and the local bicycle riding laws.

For an optimal performance, certain settings will need to be adjusted on your bike before your first ride. This will assure a safe and comfortable ride.

PAGES_INTER2013.indd 5 23/11/2012 08:25:10

II - SETTINGS

1 RIDING POSITION

1.1 SADDLE HEIGHT

Every human body is unique, which means that the ratio between your torso, arm length and leg length can vary between people even of the same height. It is important to adjust your saddle to your needs.
If the saddle is too high, your hips will rock from side to side in order to pedal, which can cause back pain. If the saddle is too low, pressure is unevenly distributed along your leg and directly at your knee causing unnecessary pain.

In order to find the correct saddle height, use the following steps. With the cranks parallel to the seat tube, take off your shoe and place your heel on the lower pedal. Your leg should be straight, without having to stretch it. This will give the ideal height for riding with shoes and pedalling with the ball of your foot at the pedal axel.

When you raise the seat post, do not raise it higher than the “INSERT MINI” or “STOP” indications that are in general engraved at the bottom of the seat post. If this indication is visible while you ride, you can deform the tubes of your frame or even break it, possibly resulting in serious injury. This will also cancel the terms of the warranty.

The saddle height can be adjusted with:

- A seat post binder bolt
- An Allen bolt (always work with the bolt on the right hand side)
- Quick release system (in this case, position the lever at a 90˚ angle to the top tube to tighten or loosen the opposed nut, then close the lever to block the system)

For XR model:
After adjusting the height of your saddle, make sure the seatpost does not interfere with the shock. Operate the shock along its travel (compression) to ensure it does not touch the seatpost. If there is a collision between the shock and seatpost: cut seatpost. Also verify that the insertion depth of the seatpost in the frame is at least 100mm.

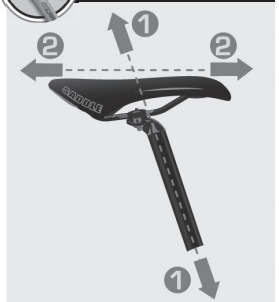
1.2 SADDLE POSITION

You may suffer some initial discomfort before your body becomes accustomed to sitting on the saddle. However, the position of the saddle may also cause some irritation.
To avoid this kind of problem, in general a level saddle position is best. Of course, the saddle can be slightly tilted depending on the body shape of the rider. You can also adjust the fore and aft position of saddle for

WARNING

FOR YOUR SAFETY, NEVER RIDE YOUR BIKE WITH THE SEATPOST RAISED ABOVE THE MINIMUM INSERTION MARK.

SET-UP



ENGLISH

PAGES_INTER2013.indd 6 23/11/2012 08:25:10

WARNING

FOR YOUR SAFETY, RESPECT THE TORQUE SPECIFICATIONS OF THE DIFFERENT COMPONENTS.

CHECK YOUR BIKE BEFORE AND AFTER EVERY RIDE FOR PLAY OR VIBRATIONS, WHICH WILL HELP IDENTIFY IF A PART IS NOT TIGHTENED CORRECTLY OR NEEDS REPLACING.

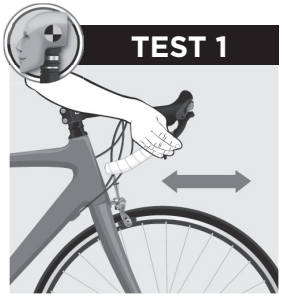
comfortable pedalling and the correct back position. When you do find the correct position, the saddle must be securely tightened so that it can no longer move while riding.

1.3 STEM AND HANDLEBARS

To adjust the height of the stem:
1 – First loosen the stem expander bolt two or three turns, then tap the top of the stem expander bolt to loosen the stem quill.
2 – Then you can freely adjust the height of the stem, but be careful not to exceed the minimum insertion mark. When you retighten the stem, be sure to respect the torque specifications and to align the stem with the front wheel.
If you have a threadless headset, we recommend that you consult your Lapierre authorized dealer who can flip the stem or remove spacers.
After making adjustments to the stem, check that the stem is tightened by trying to turn the handlebars left and right while you hold the front wheel between your legs.
For your safety, adjust your handlebars so that you can easily access the brake levers and the shifters.
For **mountain bikes**: The shifters should be positioned in the prolongation of your forearms when you are in riding position on the bike.
For **road bikes**: In general, the lower part of the handlebars should be horizontal.

WARNING: The stem has a minimum insertion mark ("STOP" or "INSERT MINI"). If this mark is visible, the stem may break, causing potential injury, and the terms of the warranty will be cancelled. For threadless headsets, always make sure the bolts are correctly tightened.

1.4 HEADSET



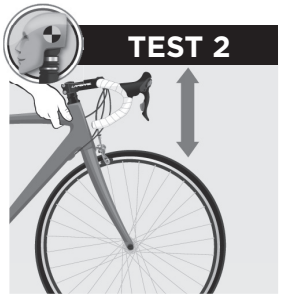
The headset is composed of two bearings and races placed at each end of the head tube. Lapierre bikes use one of two types of headsets: classic (when the front fork, which has screw threads, is secured by a locknut), or threadless (when the front fork is clamped by the handlebar stem itself and the play can be adjusted by tightening the top cap).

During intense rides, the headset is put under a large amount of pressure, and afterwards you may notice some play, which could make it difficult to steer. Riding with the headset not properly adjusted could cause damage to your bike.
Here are two simple tests to perform before each ride:

TEST 1 – While applying the front brake, try to move the bike forwards and backwards. You will notice right away if there is movement of the steer tube in the headset.

PAGES_INTER2013.indd 7 23/11/2012 08:25:10

II - SETTINGS



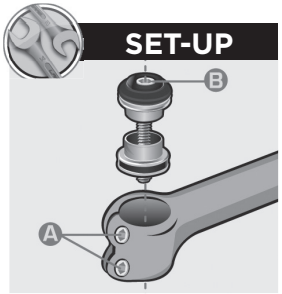
TEST 2 – You can also hold the handlebars and top tube loosely and gently bounce the front wheel on a concrete surface (the tire must be inflated). You will hear a hollow vibration if there is any play (ignore the sounds of vibrating cables, etc.).
You can also discover play by slightly lifting the front wheel off the ground and turning the handlebars from left to right. If there is play, you will notice that it doesn't turn smoothly.

If you do notice that there is play:

A – For a classic headset:

1 – Loosen the locknut.
2 – Tighten the top race while tightly holding the fork so it does not turn.
3 – Tighten until the play has disappeared.
4 – Check to see if the headset turns correctly now.
5 – While holding the top race in place, tighten the locknut.
6 – Check again that the headset can turn smoothly.

When adjusting your headset, you must use headset wrenches. Do not use ordinary open-ended wrenches as this may result in damage to the locknut and top race.

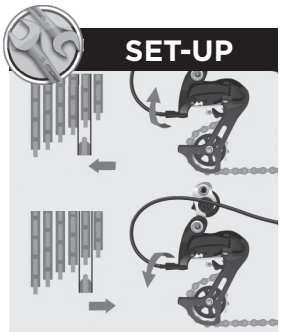


B – For threadless headsets:

1 – Adjustment of threadless headsets only requires an Allen wrench.
2 – Loosen the bolts in the stem (A).
3 – Tighten the bolt in the top cap until play has been eliminated (B).
4 – Re-tighten bolts in the stem (A).

2 - DRIVETRAIN

2.1 REAR DERAILLEUR

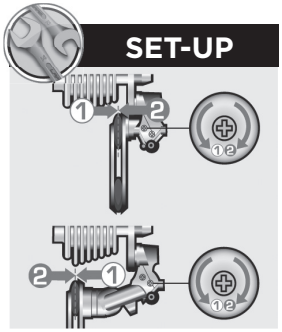


This is one of the most important component parts of your bicycle. It must be properly adjusted in order to offer optimal performance and to prolong its lifespan. If you have additional questions that are not answered in the manual, please ask your authorized Lapierre dealer for more information.

To minimize resistance and wear, the chainrings, chain and cogs should all be as aligned as possible.

Normally, the procedures described in this manual should have been completed before you receive your bike. However, if at some point you do need to make adjustments, please follow the steps below :

PAGES_INTER2013.indd 8 23/11/2012 08:25:11

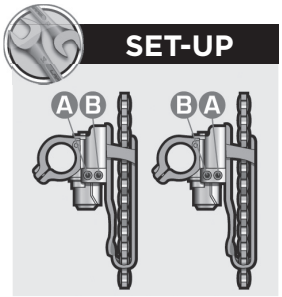


1 – Loosen the cable anchor bolt so that the derailleur is free to move.
2 – Adjust the inner and outer limits, as in the drawing.
3 – Tighten the cable by pulling on it and secure it using the cable anchor bolt. If necessary, you can further adjust with the barrel adjuster located on the derailleur.

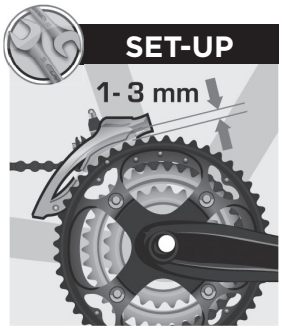
WARNING: If you cannot achieve smooth and quiet gear shifting using these steps, please consult your Lapierre authorized dealer, who can check the different elements as well as the derailleur hanger.

2.2 FRONT DERAILLEUR

As with the rear derailleur, the front derailleur has also been adjusted before you acquire your bike. If you need to make further adjustments, please follow the steps below:



1 – Position
The derailleur is attached to the bike by tightening the seat tube clamp bolt. By loosening this bolt, you can move the derailleur vertically on the seat tube.
In order for the front derailleur to be in the optimal position, the outer plate should be 1mm to 3mm above and parallel to the large chainring.
Once you have adjusted the position of the front derailleur, you can retighten the screw. Please respect the torque specifications (p. 11). As with the rear derailleur, it is possible to adjust the outer (A) and inner (B) limits of the front derailleur with the adjustment screws.



2 – Adjustment of the travel of the front derailleur
Set the rear derailleur, chain and front derailleur in small chainring/large cog position.
With the adjustment screws, adjust the inner plate of the derailleur so that it is between 0.5mm and 1mm from the chain.
Pull the cable tight, and secure it correctly. The chain should not be touching the inner plate of the derailleur.

IMPORTANT! For smooth riding and shifting, avoid "crossing" the chain with extreme pairings, such as small chainring/small cog or large chainring/large cog, as illustrated.

PAGES_INTER2013.indd 9 23/11/2012 08:25:12

II - SETTINGS

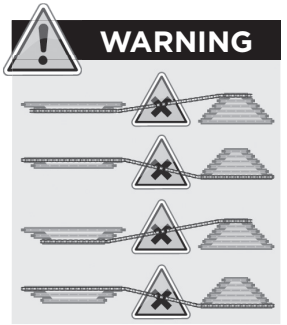
ENGLISH

2.3 BRAKES

There are many different types of brakes:

- Caliper brakes
- Cantilever brakes
- V-Brakes
- Hydraulic brakes
- Hydraulic disc brakes

On all Lapierre bikes, the left brake lever corresponds to the front brake, and the right lever corresponds to the rear brake. (Except for United Kingdom, Japan, Australia and New Zeland)
Caliper brakes can be adjusted with the barrel adjuster, by turning the lever counter-clockwise. For cantilever brakes, turn the barrel adjuster on the brake lever to adjust. You should leave 2mm between the brake pad and the rim for caliper and cantilever brakes. You can adjust V-brakes in the same manner, but only leave 1mm between the brake pad and the rim. Adjustments for hydraulic disc brakes are done automatically. To prolong the life of your brake pads, avoid contaminating them with any type of greasy substance. If you have additional questions, please refer to the user's manual from the brake manufacturer or consult your Lapierre authorized dealer.



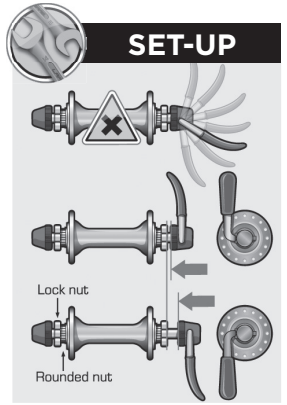
2.4 WHEELS

The tire industry has actively participated in the development of the different styles of riding, and tire manufacturers now offer tires that were created to accommodate the style of riding for which the bike they equip was made. It is important to understand the tires characteristics in order to take full advantage of them.
Maintaining your tires requires:

- Rims that are properly maintained.
- The occasional application of a small amount of talcum powder on the inside of the tire.
- The correct air pressure (indicated on the side of the tire). This will vary based on your style of riding. You do not need to inflate the tire to the maximum air pressure; instead, you can adjust based on the comfort/performance ratio you wish to achieve.
- Always remove any foreign objects that get stuck in the tire.

Your tires should avoid:

- **Contact with gas, oil, or other greasy substances.**
- **Prolonged exposure to direct sunlight.**
- **High temperatures.**



Certain models of tires are designed to rotate in a specific direction. Always respect the correct direction if this is the case, which will be indicated on the side of the tire.

PAGES_INTER2013.indd 10 23/11/2012 08:25:12

3 RECOMMENDATIONS

3.1 - TORQUE SPECIFICATIONS

- Classic stem = **20 Nm**
- Handlebars on a classic stem = **25 Nm**
- Threadless headset = **10 Nm** on the pivot and **5 Nm** on the handlebars
- Brake cables = **6-8 Nm**
- Brake pads = **6-8 Nm**
- Brake levers = **6-8 Nm**
- Rear derailleur = **8-10 Nm**
- Front derailleur = **5-6 Nm**
- Shifters = **5 Nm**
- Wheelnuts = **20 Nm**
- Saddle clamp = **15 Nm**

3.2 - SUSPENSION FORKS

Your suspension fork requires specific, precise maintenance that may vary depending on the fork. It is imperative that you read the manufacturer's notice that is delivered with your bike. Due to the impact and the shocks that suspension forks absorb, it is important to clean the stanchions and inspect the joints after each use. Please refer to the manufacturer's notice for information regarding how often you should change or add oil. Only a specialist who has the proper tools should perform these operations.

III - SPECIFIC MODELS

1 - CARBON MODELS

Our carbon frames are the result of long hours of research and development, and owning one requires certain maintenance procedures that will prolong the life of your bike and assure optimal performance.

- Pay close attention to your bike, listening for any strange noises and visually inspecting the frame and parts on a regular basis.
- Perform regular tune-ups:

• Periodically visit your authorized Lapierre dealer so he can inspect your bike.
• In case of any serious accidents, have your bike examined by an authorized Lapierre dealer before riding it again.
• Avoid using grease on your seat tube as certain ones can be harmful to the resin and deteriorate it.
• During winter rides, it is absolutely necessary to wash your bike after each ride in order to avoid damaging the frame from the salt.

PAGES_INTER2013.indd 11 23/11/2012 08:25:12

III - SPECIFIC MODELS

2 - RAID FX

For the best performance, here are some adjustment and setting tips:

1 - Correctly adjust your riding position.
2 - Choose a tire pressure that is appropriate for weather and terrain conditions.
Refer to the pressure guidelines indicated on the tires. If you wish to increase comfort, decrease the pressure. For better performance and more efficiency, increase the pressure. This can also reduce the risks of a flat. We consider that an average of 2,5 bars is a good pressure setting for a person weighing around 75kg.
3.- Adjust the sag of the rear shock absorber. (Sag is where the travels sits when the rider is on the bike.)
To make sure the suspension will properly work, the sag and rebound speed must be set up according to your weight and riding.

The average set up of the sag should be between 20 and 30% for the rear shock absorber, that is to say between 10 and 15mm for a Raid FX bike. You can use as an indicator the o-ring on the shaft to do so. Sit on the bike with your equipment (hydration bag, etc.) with your feet on the pedals and in riding position (having someone hold the bike for you and leaning against the wall with your elbows will help), bounce slightly and make sure the o-ring is against the air sleeve.

Then get off your bike slowly so as not to compress the suspension.
Measure the distance between the o-ring and the shock absorber; this distance is what we call sag and should be between 10 and 15 mm on Raid FX bikes.
Depending on the kind of ride that you are seeking, you can adjust the air pressure in the rear shock absorber to vary the sag. If you are looking for reaction and precise steering, you should opt for a sag close to 20%, that is to say 10mm. On the other hand, if you seek more comfort and stability in descents, 30% (15mm) will be more suitable.

The rebound speed should be set up according to your type of riding. If the terrain is steep, it has to bounce fast, if it is flat, it can be slowed down. However be careful and set it up within reasonable limits.

These set ups are important. Do not hesitate to ask advice from your dealer.

In order to set up the suspension, the shock absorber has a red lever that must be tightened to slow down, and vice versa. Make sure you never exceed maximal pressures indicated on the shock absorber.

WARNING

WHEN APPLICABLE, AVOID RIDING WITH THE REAR SHOCK AND FORK ALWAYS LOCKED OUT.

USE THE LOCK OUT FUNCTION ONLY WHEN NECESSARY, SUCH AS DURING LONG CLIMBS OR WHEN RIDING ON SMOOTH TERRAIN.

IF THE SUSPENSION IS LOCKED OUT DURING DESCENTS, YOU COULD CAUSE INJURY TO YOURSELF OR YOUR BIKE.

WARNING

NEVER EXCEED THE MAXIMUM PRESSURE INDICATED ON YOUR REAR SHOCK ABSORBER.

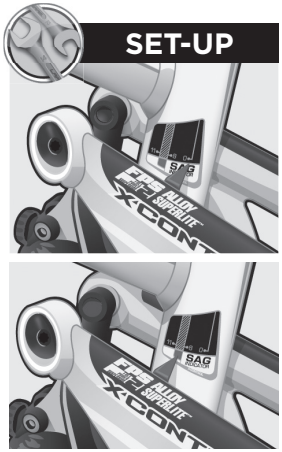
WHEN IN DOUBT, REFER TO THE MANUFACTURER'S OWNER'S MANUAL FOR YOUR REAR SHOCK OR FORK.

IF YOU STILL HAVE QUESTIONS, DON'T HESITATE TO CONTACT YOUR AUTHORIZED LAPIERRE DEALER.

ENGLISH

PAGES_INTER2013.indd 12 23/11/2012 08:25:12

3 - X-CONTROL (FPS2)



The FPS (Full Power Suspension) is based on an equilibrium point, and it is thus necessary to set the pressure of the shock absorber properly to get the best results. To do so, all FPS2 models are equipped with an indicator on the swing arm.

Steps to follow:
1 - Sit on the bike, with your feet on the pedals and in riding position. (Leaning with your elbow on the wall helps).
2 - Once you are balanced, the indicator should point to the equilibrium point:
- If the indicator is pointed between « zero » and « min », you need to reduce the pressure.
- If the indicator is pointed above « max », you need to increase the pressure. A high-pressure pump is recommended for this step.

Warning: Never exceed 200 psi or 14 bars, and do not allow any foreign objects to enter the shock while you are adjusting.

To check your setting, you can slightly bounce while you are on the saddle and verify that the indicator always returns to the equilibrium point. You can also ride on flat ground to check that the indicator stays at the equilibrium point. If you do this, beware of oncoming traffic!

Useful advice
If you would like to increase the negative travel, you can slightly reduce the pressure in the shock absorber for additional comfort, or if you ride on very rough terrain.

The indicator will then be positioned above « max ».(For the X-Control, never allow more than 1mm between the indicator and « max »). You may feel slight pedal bob, but it should be minimal.
On the other hand, there is no real benefit to increasing the pressure higher than necessary.

4 - X-FLOW (PENDBOX)

Our new technology PendBox® (pendular bottom bracket) inspired by DH PendBox®, optimized for marathon, has an indicator to help you set the SAG easily for maximum efficiency - just like FPS2. The indicator is located on the left side of the bike at upper link level. The SAG should be between 9 and 11 mm for the X-FLOW.

PAGES_INTER2013.indd 13 23/11/2012 08:25:13

III - SPECIFIC MODELS

Steps to follow:
1 - Sit on the bike, with your feet on the pedals and in riding position (leaning your elbow on the wall helps).
2 - Once you are in balance, the indicator should point to the equilibrium position (hatched area).
There are two possibilities:
- If the indicator is pointed between «zero» and «9mm», you need to reduce the pressure.
- If the indicator is pointed above «11mm», you need to increase the pressure. To do so, a high pressure pump is recommended.
- a 9 mm SAG is recommended for «cross country» rides with a more upright seat angle and a harder suspension.
- a 11 mm SAG is recommended for «marathon» rides. The angles will be flatter, so that your position will be more orientated to the rear, and the suspension will be more responsive.
To check your setting, you can hop on the saddle and check the rest position or check while riding on flat sections if the indicator on the level of the hatched area. Be aware of oncoming traffic!

WARNING

DO NOT EXCEED 200 PSI OR 14 BAR MAXIMUM AND BE CAREFUL NOT TO GET THE MECHANISM DIRTY WHILE ADJUSTING.

TIPS

IT MAY BE HELPFUL TO HAVE A SECOND PERSON CHECKING THE POSITION OF THE INDICATOR IN SIDE VIEW, BECAUSE OF POSSIBLE ANGLE ERRORS WHILE SITTING ON THE SADDLE.

5 - XR

This 29'' wheel specific frame, adopts a new single-pivot system, guaranteeing significant weight savings and maximum stiffness. The lack of pivot at the seat stay / chain stay junction is offset by the ''flex'' carbon rear triangle. The Fox shock, specially developed for the XR, is manually adjustable in 3 positions: CTD (climb, trail, descend) and provides a 100mm of travel.

How to adjust the shock absorber:
1 - Sit on the bike, feet on the pedals and hands on the handlebar (lean against a wall with your elbow to simplify the operation), with your gear (knap sack, etc...)

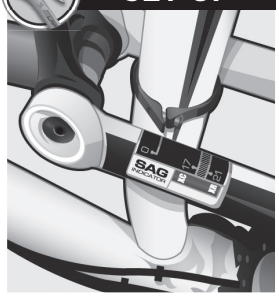
2 - Ensure the O-ring is against the air chamber. Sit on the saddle to engage the SAG then bounce lightly and carefully get off the bike. The O-ring should be between 8mm and 11mm away from the chamber of the rear shock.

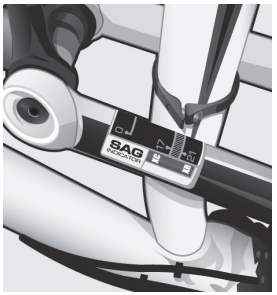
6 - ZESTY/SPICY/FROGGY (OST/OST+)

Our new OST technology (Optimized Suspension Technology), which was derived from the FPS system but improved for longer travel, also has an indicator that helps set up the sag. The indicator is located on the left side, on the chainstay. The sag should be adjusted from 12 to 17 mm for Zesty, from 13 to 18 mm for Spicy, and from 21 to 25 mm for Froggy.
The set up is the same for these 3 bikes:

PAGES_INTER2013.indd 14 23/11/2012 08:25:13

SET-UP





1 - First make sure the indicator is right in front of « zero » when no one is seated on the bike. Do not hesitate to adjust the position of the arrow if it is not properly aligned when no one is on the bike.
2 - Sit on the bike with your feet on the pedals and in riding position. (Leaning against a wall with your elbow helps).
3 - Once you are balanced, the arrow should fall within the range that is indicated by hatchings on the sticker. The right adjustment should be from 12 to 17 mm for Zesty, from 13 to 18 mm for Spicy and from 21 to 25 mm for Froggy.

If the indicator points out the hatched range while you are on the bike, you need to:
- Increase the air pressure inside the shock absorber with a high pressure pump or increase the preload of the spring for spring shock absorber
- Decrease the air pressure or decrease the preload of the spring for spring shock absorbers.

More information concerning the **ZESTY** and **SPICY** bikes:
- A 12mm sag for the Zesty, and 13 mm for the Spicy are ideal for a cross country (XC) ride, since the saddle angle is more upright and the suspension stiffer. This will allow you to “feel” the characteristics of the terrain you are riding on.
- A 17 mm sag for the Zesty and 18 mm for the Spicy are recommended for an “all mountain” (FR) ride. Angles are more pronounced, so that your position is less upright and the suspension softer

More information concerning **FROGGY**:
The sag should be adjusted from 21 to 25 mm according to your riding style and the type of terrain.
For the Froggy bikes that have a pressure set up system in the additionnal cylinder, please refer to the user’s manual and do not exceed the pressure recommended by the manufacturer (from 8,5 to 13 bars for Fox DHX shock absorbers). The higher the pressure, the better the control of the compression. A high pressure is necessary if you want to do big jumps.
Please refer to the user’s manual provided by the shock manufacturer to know more about the maintenance of your shock absorber and precise set ups.

Tips:
• Having someone check the position of the indicator for you will help you get the best setting, since there may be an angle mistake when you are seated on the saddle.
• To check your setting, you can slightly bounce while you are on the saddle and check that the indicator returns to the equilibrium point. Also, in order to have the most precise setting possible, do not hesitate to adjust your suspension while fully equipped (with helmet, hydration bag, etc.).

WARNING

LAPIERRE CANNOT BE HELD RESPONSIBLE FOR DAMAGE CAUSED BY NEGLIGENCE OR IRRESPONSIBLE USE OF THE BIKE.

PAGES_INTER2013.indd 15 23/11/2012 08:25:14

III - SPECIFIC MODELS

ENGLISH

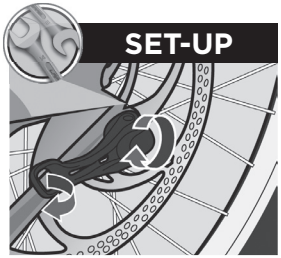
7 - THRU-AXLE ADJUSTMENT

7.2 - REAR THRU AXLE ADJUSTMENT 12x135mm FROGGY / RAPT

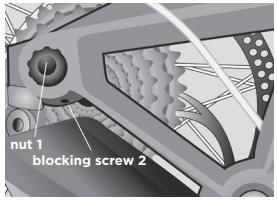
1- Insert the rear hub into the seat stays
2- Insert the 12mm axle in the seatstay on the left side of the bike and slide completely through the hub to the axle nut on the other seatstay.
3- Screw the 12mm axle nut in to a tightness of **15 - 20 Nm**.
4- On DH model do not forget to tighten the screws on each dropout. **3-5 Nm**

7.2 - REAR THRU AXLE ADJUSTMENT 12x142mm (ZESTY / SPICY / X-FLOW / XR / PRORACE 29)

1- Insert the rear hub into the seat stay shoulders made for this purpose.
2- Insert the 12QR axle into the non drive side chain stay and push it through the hub just into the nut that is placed on the drive side of the chain stays.
3- Screw the axle into the nut in 5 or 6 turns and close the lever. When the lever is closed it must be as shown in pict.1, parallel to the chain stays. If is not like this, use the nut 1 on the drive side of the seat stays to adjust the position.
4- Lever position adjustment : unscrew the blocking screw 2 (see pict.2) of the nut, always on the non drive side of the chain stays, using a 2mm allen/hex key. Adjust the position of the nut until the lever seats on the normal position (see pict.1). Screw the blocking screw to block the nut on the new position.



pict.1

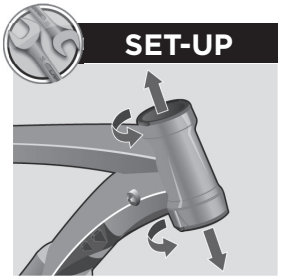


pict.2

8 - DH (PENDBOX)

8.1 - FOX REAR SHOCK ABSORBER SETTINGS

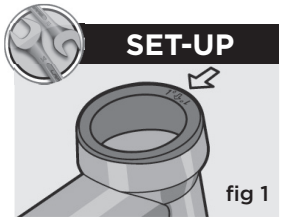
There are several set up options for this shock absorber. Please carefully read the FOX user's manual.
First the preload of the spring must be set up. Usually a sag between 22 and 30 mm will give good results. It may be necessary to adjust the spring rate if the settings cannot be properly adjusted with the original one. The air pressure in the booster valve is related to the compression set up. The sag should be adjusted between 8,5 and 13 bars. In order to have a more precise set up you can use the compression dial, and adjust the bottom-out control with the blue dial, which reduces the air volume in the booster valve.
The rebound set up must be done with the red dial.



8.2 - CHANGING THE HEAD ANGLE
Steps to follow for DH 2011 and 2012

1 - Remove the eccentric LAPIERRE pressed cups.
2 - Turn the two cups in the frame 1/2 a turn to change the head angle, then insert the cups.
3 - The mark on the cups will show the current angle. HA: 63.5°+0.5° = 64° or 63.5°-0.5° = 63°
Warning : The two cups must be mounted with the two marks showing the same head angle!

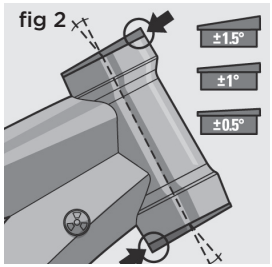
PAGES_INTER2013.indd 16 23/11/2012 08:25:15



Steps to follow for DH 2013

1 - Remove reducers supplied with your LAPIERRE DH. (Angle 0 °)
2 - Select the pair of cups of your choice (angle 0.5 ° - 1 ° or 1.5 °). Sold separately.
3 - Orient cups as in fig 2 to increase head tube angle or conversely to reduce it.
4 - Press the cups in the Head tube.

Warning: Both cups should be mounted in pairs, the two marks indicating the same angle !

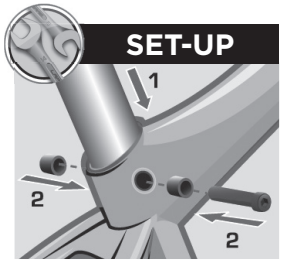


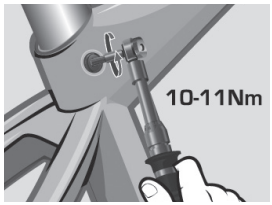
9 - INTEGRATED SEAT POST TIGHTENING SYSTEM /RAPT 2.1/RAPT 2.2/DH PENDBOX

Completely integrated in the top tube, this tightening system is composed of two clamping pieces activated by an allen/hex bolt. As the system expands into the seat tube the post is clamped in the desired position. With this integrated system, weight is reduced and the seat clamp area is flush with the frame reducing interference with the rider.

Steps to follow :

1 - Insert the seatpost in the frame.
2 - Insert the clamping pieces and the bolt as shown in the picture.
3 - Place the seat post on the desired position and tighten the bolt, torque 10-11 Nm for Rapt, 2-3 Nm for DH.



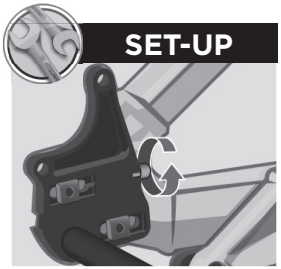


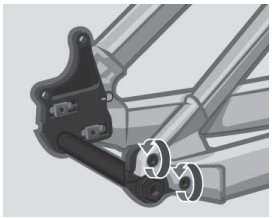
10 - ADS (ADJUSTABLE DROPOUT SYSTEM) /RAPT 2.1/RAPT 2.2/DH PENDBOX

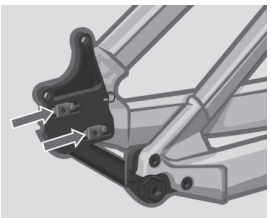
These dropouts are used as rear derailleur/mech hanger, as chain tensioner for the single speed configurations and also to change the performance of the bike. As you change the length of the chain stays with the dropouts you can adapt the performance of your bike to your needs.

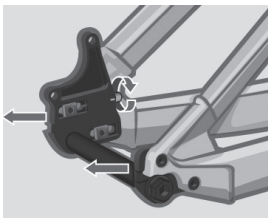
Steps to follow :

1 - Completely screw in the two adjuster bolts.
2 - Unscrew the four tightening bolts
3 - Push the dropouts to the front.
4 - Unscrew the adjuster bolts to move the drop outs to their position and/or to the desired chain tension.
5 - Secure the dropouts with the four tightening bolts. Torque at 8-10 Nm.









PAGES_INTER2013.indd 17 23/11/2012 08:25:16

IV - MAINTENANCE

IV- MAINTENANCE

1 - MAINTENANCE SCHEDULE

To prolong the life of your bike, you should keep and respect a maintenance schedule.

WARNING

IN ORDER TO PROLONG THE LIFE OF YOUR BIKE, IT IS ESSENTIAL TO PERFORM REGULAR TUNE-UPS.

ENGLISH

1 - Before and after each ride
Check the brakes.
Check the pressure in the tires and inspect for any tears or foreign objects.
Check if the wheels are securely attached.
Check if the stem and handlebars are securely attached.
Check the suspension forks to ensure proper functioning.
Always store your bike in a clean, dry place.

2 - Every month
Check for a loose stem, handlebars or seatpost.
Inspect the cassette and chain.
Inspect the cables, hoses, and shifters, and adjust if necessary.
Check the derailleurs and add grease if necessary.
Check the wear and tear of the brake pads/calipers, and replace if necessary.
Check the wheels for any damage, and check the tension in the spokes.
If your bike has V-Brakes, your rim will suffer wear and tear and must be inspected regularly.
Please refer to the supplier's guidelines and check the braking surface regularly for wear indicators.

3 - Every six months (depending on how often you ride and the type of riding)
Closely inspect the frame for any tiny cracks.
Check for play in the crankset.
We recommend taking your bike to a Lapierre authorized dealer for an in-depth inspection and tune-up.

4 - Every year
Replace the stem and handlebars.
Check for any parts that may rub against each other and cause damage.
We recommend taking your bike to a Lapierre authorized dealer for a complete overhaul and tune-up.

PAGES_INTER2013.indd 18 23/11/2012 08:25:16

2 - CLEANING YOUR BIKE

After your ride, wash your bike with soapy water (liquid dish soap is recommended for its ability to remove grease without damaging the bike). Avoid using high-pressure washers if possible. If you have to use one, avoid directing the stream directly at the joints and bearings (for full-suspension models).

Dry your bike with a soft cloth in order to avoid rust and corrosion. While carefully drying your entire bike, you will also be able to inspect all the different parts and detect any potential problems.
Before storing your bike in a clean and dry place, lubricate the drivetrain parts with an appropriate product.
You can also take this time to check the brakes, see if the wheels are damaged and check for any movement.

3 - WORN PARTS

Always keep an eye on component parts that receive a lot of wear and tear (especially the brakes) in order to avoid any risks. If you have any doubts, you can check the manual from the component manufacturer or check with your Lapierre authorized dealer. It's better to prevent than to repair, so never wait until the last minute!
List of consumable parts:

- Braking components (pads, rims)
- Tires, inner tubes, rim strips
- Cables and casing
- Transmission parts (chain, chainwheels, cassette, bottom bracket)
- Shock struts and bushings
- Full suspended frames pivot bearings.

PAGES_INTER2013.indd 19 23/11/2012 08:25:16

V - WARRANTIES

V- WARRANTIES

ENGLISH

The warranty is valid starting from the original date of purchase of the bicycle and is applicable only for bikes used under normal conditions.

Our warranty conditions are as follows:
Hardtail frames: 5 years (except for our Dirt bike: 2 years), full-suspension frames: 5 years (except for DH and Froggy bikes: 2 years).

Our warranty is not applicable if the bike is used in competition or in the case of misuse, lack of maintenance, accidents, normal wear and tear, or other abnormal treatment.

The Lapierre components have a 2 year warranty. Components from other brands are not warranted by Lapierre but directly by the brands concerned. Paintings and stickers are guaranteed for one year.

For all warranty claims, the user must have a proof of purchase indicating the date of purchase from a Lapierre authorized dealer.
The dealer will perform an initial analysis of the problem. All warranty claims must be authorized by the Lapierre warranty claims department. The user must present the completed warranty booklet as well as the invoice statement.

All warranty claims will be considered only following an expert review of the bicycle by Lapierre.
The dealer is responsible for paying any travel or shipment costs related to a warranty claim. All bikes or frames returned without due postage will be refused. Labor cost for the replacement of a frame or a triangle are at the expense of Lapierre, only if the claim is made less than 3 years after the date of purchase of the bike.

Should the bicycle or any of its parts be determined to be covered by this warranty, it will be repaired or replaced with a new, identical or corresponding part. Lapierre cannot guarantee the availability of all frames and colors.

In case of any compatibility problems with other parts due to a replacement frame not being identical to the original one, Lapierre will deliver, free of charge, compatible replacement parts, if the claim is made within 3 years of the original date of purchase of the bike. After these 3 years, the cost of these parts is at the owner's expense should he accept the corresponding price quote.

WARNING

IF YOU HAVE A PROBLEM WITH YOUR BIKE, TAKE IT TO YOUR AUTHORIZED LAPIERRE DEALER (WITH A PROOF OF PURCHASE).

THE DEALER WILL PERFORM AN INITIAL DIAGNOSIS, AND THEN ONLY HE CAN SEND THE BIKE BACK TO OUR FACTORY FOR A WARRANTY CLAIM.

LAPIERRE'S WARRANTY DEPARTMENT HAS FINAL SAY IN ALL WARRANTY CLAIMS.

PAGES_INTER2013.indd 20 23/11/2012 08:25:16

Warranty limitations

The warranty is only applicable:
- For bikes bought at an authorized LAPIERRE dealer.
- For the original owner of the bike. (Warranty cannot be transferred should the bike be resold.)
- If the bicycle is used under normal conditions.

The warranty is void:
- If the owner uses his bicycle in competition.
- If the bicycle is used beyond its purpose or technical performance, if it is insufficiently or carelessly maintained, and also in case of accidents, or abnormal and excessive conditions of use.
- Should the bicycle be altered without prior written authorization from Lapierre.
- In case of external elements having an impact on the bike (natural disaster, fire, dampness, etc.).
- In case of use that does not comply with safety and technical rules.

The warranty cannot be claimed on consumable parts. Please refer to **paragraph IV – Maintenance – Worn parts** from the owner's manual to get a list of those parts.

The following warranty conditions are only valid if the bike was bought in the countries of the EU or countries and territories represented by an official Lapierre distributor, and remains in those countries.

No dealer or distributor can modify the warranty terms, except if the dealer or distributor replaces the Lapierre warranty conditions by his own conditions, at the responsibility of his own company.

PAGES_INTER2013.indd 21 23/11/2012 08:25:16

PAGES_INTER2013.indd 24 23/11/2012 08:25:24

ACCELL GROUP

Sie haben sich gerade für ein Lapierre Fahrrad entschieden und wir möchten uns bei dieser Gelegenheit für ihren Kauf bedanken. Lapierre, seit 1946 beheimatet in Dijon, Frankreich, ist stolz darauf Ihnen innovative Lösungen für ein perfektes Fahrradvergnügen bieten zu können. Dieses Handbuch ist so gestaltet, dass es Ihnen hilft, Ihr Lapierre Fahrrad vollständig kennen zu lernen.

WILLKOMMEN

I - WILLKOMMEN 2
1 - ÜBER UNSERE FAHRRÄDER 2
2 - BEZEICHNUNGEN UND EINSCHRÄNKUNGEN 3
3 - SICHERHEIT UND GEBRAUCH 5

II - EINSTELLUNGEN 6
1 - SITZPOSITION 6
1.1 SATTELHÖHE 6
1.2 SATTELPOSITION 7
1.3 LENKERVORBAU UND LENKER 7
1.4 STEUERSATZ 8

2 - ANTRIEB 9
2.1 SCHALTWERK 9
2.2 VORDERER UMWERFER 10
2.3 BREMSEN 11
2.4 LAUFRÄDER 11

3 - LAUFRÄDER 12
3.1 DREHMOMENTE 12
3.2 FEDERGABELN 13

III - SPEZIELLE MODELLE 13
1 - CARBON 13
2 - RAID FX 13
3 - X-CONTROL (FPS2) 14
4 - X-FLOW (PENDBOX) 16
5 - XR 17
6 - ZESTY - SPICY - FROGGY (OST/OST+) 18
7 - EINBAUANLEITUNG DER STECKACHSE 18
8 - DH (PENDBOX) 18
9 - INTEGRIERTE SATTELSTÜTZENKLEMMUNG RAPT 2.1-2.2-DH PENDBOX 19
10 - ADS (ADJUSTABLE DROPOUT SYSTEM) RAPT 2.1-RAPT 2.2 20

IV - WARTUNG 20
1 - WARTUNGSINTERVALLE 21
2 - REINIGEN DES FAHRRADS 21
3 - VERSCHLEIßTEILE 22

V - GARANTIE

DEUTSCH

PAGES_INTER2013.indd 1 23/11/2012 08:25:24

I - WILLKOMMEN

1 - ÜBER UNSERE FAHRRÄDER

Das Lapierre Forschungs- und Entwicklungszentrum befindet sich ebenfalls in Dijon in der Produktionsstätte. Unsere Entwickler legen größtes Augenmerk auf ihre Bedürfnisse als Fahrradfahrer, wenn sie neue Konzepte und Ideen umsetzen. All die unterschiedlichen Aspekte, egal ob Geometrien, Technologien oder Materialien und Komponenten werden aufs genaueste untersucht, um Ihnen größtmöglichen Komfort und höchstes Leistungsvermögen bieten zu können.

Unsere Mitarbeiter in Forschung und Entwicklung tauschen sich auch sehr eng mit den Fahrern das FDJ BigMat Profi Team und den Fahrern des Team Lapierre (MTB Profi Team) aus, um von deren Erfahrungen im Hochleistungssport zu profitieren.

Jedes unserer Modelle wurde mit einem bestimmten Fahrstil vor Augen entwickelt und wir legen größten Wert auch auf die kleinsten Details, um Ihnen ein qualitativ hochwertiges, homogenes Produkt bieten zu können. Jedes unserer Fahrräder wird von einem Lapierre Spezialisten montiert, der mit seiner Unterschrift für seine Sorgfalt garantiert und Ihnen damit auch große Produktsicherheit bietet. Sie finden diese im Fahrradpass, der dem Fahrrad beiliegt.

Alle Lapierre Fahrräder erfüllen die aufgelisteten Sicherheitsstandards, wie sie in den neuen EU Normen beschrieben werden:

- **EN 14764** „City- und Trekkingfahrräder“
- **EN 14765** „Kinderfahrräder“
- **EN 14766** „Mountain Bikes“
- **EN 14781** „Rennräder“

Wenn Sie ein Lapierre Fahrrad kaufen, kaufen Sie dass qualitativ hochwertigste Produkt, dass wir Ihnen anbieten können. Vielen Dank für ihr Vertrauen und wir freuen uns, Sie auf vielen Ausfahrten begleiten zu dürfen.

Lapierre Fahrräder sind entwickelt um in bestimmten Fahrsituationen die optimale Leistung bieten zu können. Man kann sie in verschiedene Kategorien einteilen, je nachdem, für welchen Einsatzzweck sie entwickelt wurden. Wenn man diesen Einsatzzweck des Fahrrads ignoriert setzt man sich einem erhöhten Unfallrisiko aus.

ACHTUNG

BITTE LESEN SIE DIESE BEDIENUNGSANLEITUNG SORGFÄLTIG DURCH, BEVOR SIE IHR FAHRRAD BENUTZEN. DIE INFORMATIONEN ZUR WARTUNG UND EINSTELLUNG DER VERSCHIEDENEN ANBAUTEILE ENTNEHMEN SIE DENNUNGSANLEITUNGEN DER JEWEILIGEN HERSTELLER, DIE IHREM FAHRRAD BEIGELEGT SIND.

ACHTUNG

TRAGEN SIE ZU IHRER EIGENEN SICHERHEIT IMMER DIE NOTWENDIGE SCHUTZAUSRÜSTUNG. STELLEN SIE SICHER, DASS SIE DIE RICHTIGE KLEIDUNG TRAGEN UND FÜR AUTOFAHRER GUT SICHTBAR SIND.

WIR EMPFEHLEN DRINGEND DAS TRAGEN EINES HELMS.

INSPIZIEREN SIE IHR FAHRRAD SORGFÄLTIG NACH EINEM STURZ, BEVOR SIE WIEDER FAHREN.

FALLS SIE EINE BESCHÄDIGUNG ENTDECKEN, FAHREN SIE ERST WIEDER, WENN DIESE BEHOBEN IST.

KONTROLLIEREN SIE IHR FAHRRAD VOR JEDER FAHRT.

DEUTSCH

PAGES_INTER2013.indd 2 23/11/2012 08:25:24

2 - BEZEICHNUNGEN

RAHMEN
1- Oberrohr
2- Unter- oder Querrohr
3- Sitzrohr
4- Steuerrohr
5- Kettenstreben
6- Sitzstreben
7- Tretlagergehäuse
8- Vorderradgabel
9- Hinterbaudämpfer (nur in vollgefederten MTBs)

ANTRIEB
10- Umwerfer/Schaltwerk
11- Kurbeln
12- Kettenblätter
13- Kette
14- Kassette
15- Pedalen (entsprechend dem Typ des Fahrrades)
16- Schaltauge

LAUFRÄDER
17- Vorder-/Hinterradnabe
18- Speichen
19- Vorder-/Hinterradfelge
20- Reifen
21- Ventile
22- Nabenschnellspanner
23- Vorder-/Hinterradbremse (Felgen- oder Scheibenbremse, entsprechend dem Typ des Fahrrades)

KOMPONENTEN
24- Lenker
25- Lenkervorbau
26- Bremshebel
27- Schalthebel
28- Lenkergriffe
29- Innenzüge
30- Außenhüllen
31- Sattel
32- Sattelklemme
33- Sattelstütze
34- Sattelstützenklemme
35- Steuersatz
36- Wippe

DEUTSCH

PAGES_INTER2013.indd 3 23/11/2012 08:25:25

I - WILLKOMMEN

Straßenrennrad: Rennrad- oder Zeitfahrlenker, Seitenzugbremsen, 700C Laufräder mit 20-25mm Reifenbreite. **Kategorie 1**

Fitnessbikes: dem Rennrad ähnlich, aber mit geradem oder leicht gekröpftem Lenker. **Kategorie 1**

City: gerader oder ergonomisch gekröpfter Lenker, 26“ oder 28“ Laufräder, ausgestattet mit Gepäckträger, fester Beleuchtungsanlage und evtl. Schutzblechen. **Kategorie 1**

Crosstrekking: gerader oder leicht gekröpfter Lenker, 28“ Laufräder mit 28-38C Laufräder. **Kategorie 2**

Cross-Country MTB: gerader oder leicht gekröpfter Lenker, 26“ oder 29“ Laufräder mit dicker Bereifung, V-Bremsen oder Scheibenbremsanlage, nur Vorderradfederung oder Vollfederung mit moderatem Federweg am Hinterbau (bis 130mm). **Kategorie 3**

Free Ride, Enduro, Downhill, Dirt MTB: dicke, bis sehr dicke Bereifung, gekröpfte, sehr stabile Lenker, große Federwege (über 130mm), für aggressiven Fahrstil. All diese Fahrräder haben verstärkte Rahmen. **Kategorie 4**

Einschränkungen :

Wenn Sie ihr Fahrrad anders als für den unten beschriebenen Einsatzzweck verwenden, kann dies zu vorzeitigem Verschleiß oder dauerhafter Beschädigung ihres Fahrrads oder seiner Komponenten führen. Lapierre Fahrräder sind konzipiert für Fahrer mit max. 100kg Körpergewicht. Ein Überschreiten dieses Gewichtslimits kann die Garantiebestimmungen aufheben.

KATEGORIE 1

BEFESTIGTE OBERFLÄCHEN, DIE REIFEN HABEN BEIM FAHREN DAUERHAFTEN BODENKONTAKT.

KATEGORIE 2

ZUSÄTZLICH ZU KATEGORIE 1 UNBEFESTIGTE SCHOTTERSTRASSEN ODER -WEGE, DIE REIFEN HABEN BEIM FAHREN DAUERHAFTEN BODENKONTAKT.

KATEGORIE 3

ZUSÄTZLICH ZU KATEGORIE 2 ALLE ARTEN VON UNTERGRUND, DIE REIFEN KÖNNEN WÄHREND DER FAHRT KURZZEITIG BODENKONTAKT VERLIEREN ABER KEINE SPRÜNGE.

KATEGORIE 4

ALLE ARTEN DES FAHRENS.

PAGES_INTER2013.indd 4 23/11/2012 08:25:25

3- SICHERHEIT UND GEBRAUCH

Wenn Sie ihr Lapierre Fahrrad verwenden, wurde es bereits von einem autorisierten Händler montiert und sorgfältig überprüft. Nach einer Einfahrphase (4 bis 5 maliges Fahren oder ca. 50 bis 150km) empfehlen wir Ihnen, Ihren autorisierten Lapierre Händler für eine Erstinspektion aufzusuchen. Er hat alle notwendigen Werkzeuge und die Informationen und Fachkenntnisse, um auch aufwändigere Einstellungen (Schaltung, Bremsen, Drehmoment und Steuersatz Prüfung) genauestens vorzunehmen. Falls Sie diese Einstellungen dennoch selbst vornehmen wollen, finden Sie in diesem Handbuch viele hilfreiche Tipps.

Wie fast alle Sportarten birgt auch das Fahrradfahren einige gefährliche Risiken. Mit der Ausübung der Sportart akzeptieren sie diese Risiken. Deshalb ist es außerordentlich wichtig, dass Sie einige Verhaltensregeln für verantwortungsvolles Fahren einhalten, und dass Sie ihr Fahrrad zu ihrer und anderer Sicherheit sorgfältig warten. Wir empfehlen Ihnen auch nachdrücklich die richtige Ausrüstung zu tragen, wie zum Beispiel einen Helm, eine Brille und Handschuhe.

• Überprüfen Sie vor jeder Fahrt ihr Fahrrad (prüfen Sie Klemmschrauben am Vorbau, Lenker und Sattel, überprüfen Sie die Laufräder und insbesondere die Bremsanlage, etc.) Es ist sehr empfehlenswert, sich an einen festen, regelmäßigen Inspektionsrhythmus zu halten, der sich nach der Häufigkeit und Intensität ihrer Fahrten, ihrem Fahrstil und auch dem Gelände, in dem Sie sich bewegen, richtet. Ihr autorisierter Lapierre Händler kann Ihnen hier bei ihren individuellen Bedürfnissen helfen.

• Wenn Sie auf öffentlichen Straßen fahren, sollten Sie sicherstellen, dass Sie von anderen Verkehrsteilnehmern gesehen werden können, indem Sie reflektierende Produkte verwenden oder tragen (Streifen in der Bekleidung, Reflektoren am Fahrrad und den Komponenten) und die richtige Beleuchtungsanlage benutzen, falls dies notwendig ist. Halten Sie sich immer und unter allen Umständen an die Straßenverkehrsregeln.

• Überschätzen Sie nie ihre Fähigkeiten, insbesondere bei aggressiveren oder extremeren Arten des Fahrradfahrens. Ausdauer-und Fahrtechniktraining können viele Risiken reduzieren.

• Lassen Sie immer Rücksicht walten und halten Sie sich an die jeweils gültigen Richtlinien für das Fahrradfahren im Straßenverkehr, wenn Sie sich auf öffentlichen Straßen bewegen.

Für eine optimale Leistungsfähigkeit müssen an ihrem Fahrrad bestimmte Einstellungen vorgenommen werden, bevor Sie zum ersten Mal fahren. Das wird ihnen sicheres und angenehmes Fahren gewährleisten.

PAGES_INTER2013.indd 5 23/11/2012 08:25:25

II - EINSTELLUNGEN

1 - SITZPOSITION

1.1 - SATTELHÖHE

Jeder menschliche Körper ist anders, was bedeutet, dass sich das Verhältnis zwischen ihrem Oberkörper, und der Arm- und Beinlänge sogar zu dem von Personen mit gleicher Körpergröße deutlich unterscheiden kann. Deshalb ist es sehr wichtig den Sattel nach ihren Bedürfnissen einzustellen.
Wenn der Sattel zu hoch ist, werden ihre Hüften beim Pedalieren auf und ab schaukeln, was zu Rückenschmerzen führen kann. Wenn der Sattel zu niedrig ist, verteilt sich der Pedaldruck ungleichmäßig in ihren Beinen und ihre Knie werden zu stark belastet, was ebenfalls zu Schmerzen führt.
Um die richtige Satteleinstellung zu finden, gehen Sie wie folgt vor: Tragen Sie für diese Einstellung unbedingt die Schuhe, die Sie auch zum Fahren verwenden. Stellen Sie die Kurbeln parallel zum Sitzrohr. Positionieren Sie nun den Fuß mit dem Fußballen in Höhe der Pedalachse auf das untere Pedal. Bei Klickpedalen lassen Sie den Schuh einrasten. Der Fuß sollte bei richtiger Sattelhöhe zum Unterschenkel einen rechten Winkel bilden und das Knie noch leicht angewinkelt sein. Die für Sie schließlich optimale Sattelhöhe können Sie nach einigen Kilometer fahren feststellen. Sie kann von der gerade beschriebenen um einige Millimeter nach oben oder unten abweichen.
Wenn Sie die Sattelstütze herausziehen, achten Sie darauf, dass die Stütze nicht über den „Insert Mini“ oder „Stop“ Indikator am unteren Ende der Stütze herausgezogen wird. Falls diese Markierung in ihrer Satteleinstellung zu sehen ist, kann dies zu Beschädigungen der Sattelstütze, zu Verformungen an den Rahmenrohren oder sogar zu deren Bruch führen, was Verletzungen nach sich ziehen kann. Auch dies führt dazu, dass die Garantiebestimmungen aufgehoben sind.
Die Sattelhöhe kann eingestellt werden mit:

- einer Sattelklemmschraube
- einem Innensechskantschlüssel
- einem Schnellspannsystem (in diesem Fall, spannen oder entspannen Sie die Klemmung, indem Sie den Hebel umlegen, nicht indem Sie ihn durch drehen zuschrauben)

Beachten sie dabei stets die vom Hersteller der Komponenten vorgegebenen Anzugsmomente, insbesondere bei Komponenten aus Carbon.

Für das XR Model :
Nach der gewünschte Einstellung der Sattelhöhe beachten Sie bitte, dass die Sattelstütze und der Dämpfer nicht zusammenstoßen. Überprüfen Sie den Federweg (passen Sie dafür den Luftdruck an) und beobachten Sie, ob der Dämpfer an der Sattelstütze anstößt. Wenn die Sattelstütze und den Dämpfer zusammenstoßen: kürzen Sie die Sattelstütze. Überprüfen Sie auch dass die Sattelstütze mindestens 100mm im Sitzrohr eingesteckt ist.

ACHTUNG

HALTEN SIE SICH ZU IHRER EIGENEN SICHERHEIT IMMER AN DIE DREHMOMENTANGABEN DER VERSCHIEDENEN BAUTEILE. ÜBERPRÜFEN SIE AN IHREM FAHRRAD VOR UND NACH JEDER FAHRT OB EIN LAGER SPIEL HAT, ODER OB ES VIBRATIONEN GIBT, DIE HELFEN, EIN BESCHÄDIGTES TEIL ZU ENTDECKEN, DAS REPARIERT ODER ERSETZT WERDEN MUSS.

ACHTUNG

ZIEHEN SIE DEN VORBAU ZU IHRER EIGENEN SICHERHEIT NIE ÜBER DIE MINIMUMMARKIERUNG HERAUS.

DEUTSCH

PAGES_INTER2013.indd 6 23/11/2012 08:25:25

1.2 - SATTELPOSITION

Sie werden sicherlich zu Anfang ein mehr oder weniger unbequemes Gefühl haben, bevor Sie sich an den Sattel gewöhnt haben. Dennoch kann die Sattelposition auch zu Irritationen führen.

Um dieses Problem zu vermeiden, ist in der Regel eine waagrechte Sattelposition am besten. Natürlich kann der Sattel leicht nach oben oder unten abgewinkelt werden, je nach Anatomie des Fahrers. Sie können den Sattel auch nach vorne oder hinten verschieben, um angenehmer pedalieren zu können und eine korrekte Position für ihren Rücken zu erreichen.

Nachdem Sie die korrekte Position gefunden haben muss der Sattel sorgfältig festgeschraubt werden, sodass er sich während des Fahrens nicht mehr bewegen kann.

1.3 - LENKERVORBAU UND LENKER

Um die Höhe des Lenkervorbaus einzustellen, gehen Sie folgendermaßen vor:

1 – Lösen Sie zuerst die Vorbauklemmschraube am oberen Ende des Vorbaus ca. 2 bis 3 Umdrehungen und klopfen sie nach unten, um den Expander im Inneren des Gabelschaftes zu lösen.
2 – Jetzt können Sie die Höhe des Vorbaus frei einstellen. Achten Sie dabei aber darauf, dass Sie den Vorbau nicht über die Minimum Markierung herausziehen. Wenn Sie den Vorbau wieder festziehen, halten Sie sich an die Anzugsmomente und richten Sie ihn in Linie zu Vorderrad aus.

Falls sie einen sogenannten „Ahead-Set“ Steuersatz haben, empfehlen wir Ihnen ihren autorisierten Lapierre Händler aufzusuchen. Er kann den Vorbau umdrehen oder Distanzringe tauschen oder herausnehmen.

Nach den Einstellungen am Vorbau, prüfen sie, ob er wieder fest ist, indem Sie das Vorderrad zwischen die Beine klemmen und dann versuchen den Lenker zu verdrehen.
Für ihre eigene Sicherheit, stellen Sie sich den Lenker so ein, dass Sie Schalt- und Bremshebel bequem erreichen und greifen können, wenn Sie auf dem Fahrrad sitzen.
Bei geraden oder leicht gekröpften Lenkern sollten die Schalt- und Bremshebel in Verlängerung ihrer Unterarme sein.
Rennradlenker werden gewöhnlich so eingestellt, dass die Lenkerunterseite etwa waagrecht steht.

ACHTUNG: Der Lenkervorbau hat eine Markierung für den maximalen Auszug („Stop“ oder „Insert Mini“) Falls diese Markierung sichtbar ist, kann der Vorbau brechen was zu schlimmen Unfällen mit Verletzungen führen kann. In diesem Fall sind die Garantiebedingungen aufgehoben.

PAGES_INTER2013.indd 7 23/11/2012 08:25:25

II - EINSTELLUNGEN

1.4 - STEUERSATZ

Der Steuersatz besteht aus zwei Kugellagern und Lagerschalen im oberen und unteren Ende des Steuerrohrs. Lapierre verwendet zwei verschiedene Arten von Steuersätzen: klassisch (dabei hat der Schaft der Vorderradgabel am oberen Ende ein Gewinde, auf das der obere Lagerdeckel, sowie die Klemmmutter aufgeschraubt wird.) „Ahead“ Steuersatz (dabei wird der Vorbau mittels einer oder zwei Klemmschrauben direkt auf den Gabelschaft geklemmt und der Steuersatz über einen Deckel auf dem Vorbau eingestellt)

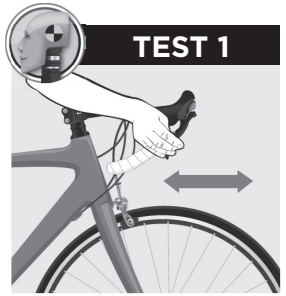
Durch intensives Fahren entsteht ein immenser Druck auf den Steuersatz und es kann sein, dass Sie danach leichtes Spiel in der Lenkung spüren. Dadurch wird unter Umständen das Steuern des Fahrrads erschwert. Wenn Sie mit Spiel im Steuersatz weiterfahren, kann das zu Schäden an ihrem Fahrrad führen.

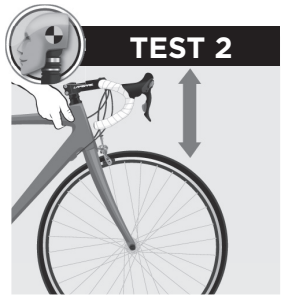
Es gibt drei einfache Methoden, um Steuersatzspiel vor jedem Fahren zu prüfen:

TEST 1 – Ziehen Sie die Vorderradbremse, während Sie auf dem Oberrohr sitzen. Bewegen Sie nun das Fahrrad leicht vor und zurück und greifen mit der freien Hand an die obere und dann an die untere Lagerschale des Steuersatzes. Sie werden sofort spüren, ob der Steuersatz Spiel hat.

TEST 2 – Heben Sie das Vorderrad mit dem Lenker leicht an und lassen den Lenker wieder los. Sie müssen sich dabei auf einem festen Untergrund (Beton, Asphalt o.ä.) befinden und der Reifen vollgepumpt sein. Falls der Steuersatz lose ist, hören Sie ein hohles, klapperndes Geräusch. (ignorieren Sie dabei die Geräusche von Kabeln und Zügen).

Sie können Spiel auch spüren, wenn Sie das Vorderrad anheben und dann den Lenker langsam nach links und rechts bewegen. Falls Spiel im Steuersatz ist, bemerken Sie dies, weil sich der Lenker nicht gleichmäßig weich bewegen lässt.
Falls Sie Spiel bemerken:
A – bei einem klassischen Steuersatz:
1 – Lockern Sie die obere Steuersatzmutter.
2 – Ziehen Sie die obere Lagerschale des Steuersatzes etwas fester.
3 – Ziehen Sie fester, bis das Spiel verschwunden ist.
4 – Prüfen sie, ob sich der Steuersatz frei bewegen lässt.
5 – Halten Sie die obere Lagerschale mit einem Steuersatzschlüssel fest, während Sie die obere Steuersatzmutter wieder festziehen.
6 – Prüfen Sie nochmals, ob sich der Steuersatz frei bewegen lässt, oder ob er noch immer Spiel hat
Verwenden Sie beim Einstellen des Steuersatzes unbedingt Steuersatzschlüssel. Verwenden Sie auf keinen Fall verstellbare Schlüssel oder gar eine Zange. Das kann die Lagerschale und/oder die Steuersatzmutter beschädigen.

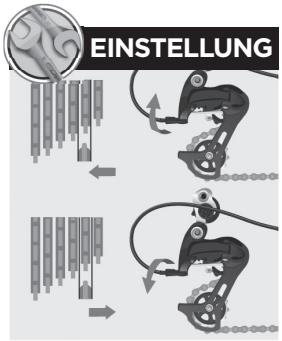


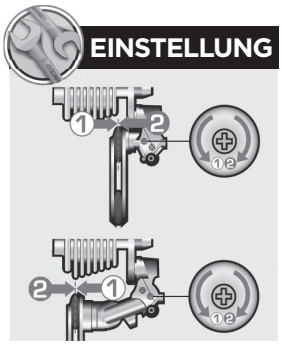


PAGES_INTER2013.indd 8 23/11/2012 08:25:26

B – bei einem „Ahead“ Steuersatz:
1 – Hierfür benötigen Sie nur Innensechskantschlüssel
2 – Lösen sie die Klemmschrauben am Lenkervorbau (A)
3 – Ziehen Sie die Schraube im Deckel auf dem Gabelschaft in kleinen Schritten an und überprüfen dabei jedes Mal, ob das Spiel im Steuersatz beseitigt ist (B)
4 – Ziehen Sie die Klemmschrauben am Lenkervorbau wieder fest (A)

Beachten sie dabei stets die vom Hersteller der Komponenten vorgegebenen Anzugsmomente, insbesondere bei Komponenten aus Carbon.





2 - ANTRIEB

2.1 - SCHALTWERK

Das Schaltwerk ist eines der wichtigsten Teile ihres Fahrrads. Es muss genau und sorgfältig eingestellt werden, um perfekt zu funktionieren und um die Lebensdauer zu verlängern. Falls sie noch Fragen haben, die durch diese Bedienungsanleitung nicht beantwortet werden, wenden Sie sich an ihren autorisierten Lapierre Händler.
Um Antriebswiderstand und Verschleiß zu reduzieren, sollten die Schaltrollen im Schaltwerk, die Ritzel und die Kette immer so genau wie möglich fluchten.

Normalerweise sollten die nachfolgenden Arbeiten bereits gemacht sein, bevor Sie ihr Fahrrad erhalten. Falls Sie dennoch Einstellungen vornehmen müssen, gehen Sie wie folgt vor:

Schaltwerkeinstellungen:
1 – lösen Sie die Schaltzugschraube, sodass das Schaltwerk frei beweglich ist
2 – stellen Sie die innere und äußere Einstellschraube wie in der Zeichnung ein
3 – ziehen Sie den Schaltzug stramm und klemmen Sie ihn wieder mit der Schaltzugschraube.
4 - Falls nötig können Sie die Schaltzugspannung nun noch mit der Einstellschraube am Eingang des Schaltzugs ins Schaltwerk nachjustieren, sodass sich die Gänge problemlos herauf oder herunterschalten lassen. Beginnen Sie dabei mit Schaltschritten vom kleinsten auf das nächste Ritzel usw.

Achtung: Falls Sie auf diese Weise die Schaltung nicht so einstellen können, dass Sie exakt und geräuscharm schalten können bzw. die Kette auf den Ritzeln springt, suchen Sie ihren autorisierten Lapierre Händler auf. Dieser kann die verschiedenen Bauteile und auch das Schaltauge überprüfen.

PAGES_INTER2013.indd 9 23/11/2012 08:25:26

II - EINSTELLUNGEN

2.2 - VORDERER UMWERFER

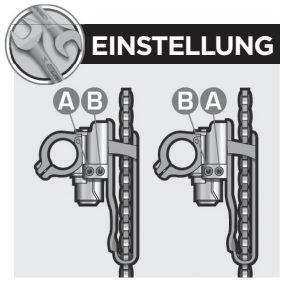
Genauso wie das Schaltwerk, wurde auch der vordere Umwerfer eingestellt, bevor Sie das Fahrrad erhalten haben. Für weitere Einstellungen gehen Sie wie folgt vor:

1 – Position

Der Umwerfer ist mittels einer Schelle um das Sitzrohr befestigt. Wenn Sie die Schraube an der Schelle lösen, können Sie den Umwerfer nach oben oder unten verschieben und verdrehen.
Der Umwerfer ist in einer optimalen Position, wenn sich das äußere Leitblech ca. 1-3 mm über den Zähnen des großen Kettenblattes befindet. Bewegen Sie dazu den Schaltkäfig nach außen und prüfen den Abstand. In dieser Position muss das Leitblech auch parallel zum Kettenblatt stehen.
Jetzt können Sie den Schaltzug mittels der Schaltzugklemmschraube am Umwerfer befestigen. Dies tun Sie, wenn sich die Kette vorne auf dem kleinen Kettenblatt und hinten auf dem größten Ritzel befindet.

2 - Endanschlageinstellung

Genauso wie beim Schaltwerk können Sie nun die beiden Endanschlagschrauben justieren.
Die innere Einstellschraube stellen sie so ein, dass zwischen dem inneren Leitblech und der Kette ein Spalt von etwa 0,5mm bis 1mm bleibt, wenn sich die Kette auf dem kleinen Kettenblatt und dem größten Ritzel befindet. Achten Sie dabei darauf, dass der Umwerfer die Kette beim Herunterschalten nicht über das kleine Kettenblatt wirft.
Die äußere Einstellschraube stellen Sie so ein, dass der Umwerfer die Kette problemlos auf das große Kettenblatt bewegt. Wenn die Kette sich auf dem kleinsten Ritzel hinten befindet muss zwischen Kette und äußerem Leitblech ein Spalt von 0,5mm bis 1mm bleiben. Achten Sie dabei darauf, dass der Umwerfer die Kette beim Hochschalten nicht über das große Kettenblatt hinauswirft.



WICHTIG: Vermeiden Sie es „über Kreuz“ zu schalten, also großes Kettenblatt – großes Ritzel bzw. kleines Kettenblatt – kleines Ritzel. Dies führt zu unnötigem Verschleiß und Kraftverlust.

Beachten sie dabei stets die vom Hersteller der Komponenten vorgegebenen Anzugsmomente.

2.3 - BREMSEN

Es gibt viele verschiedene Arten von Fahrradbremsen.

- Seitenzugfelgenbremsen
- Cantileverfelgenbremsen
- V-Bremsen
- Hydraulische Felgenbremsen
- Mechanische Scheibenbremsen
- Hydraulische Scheibenbremsen

DEUTSCH

PAGES_INTER2013.indd 10 23/11/2012 08:25:27

ACHTUNG

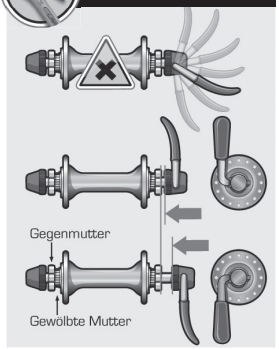
BEI NÄSSE VERLÄNGERT SICH DER BREMSWEG ERHEBLICH.

Bei allen Lapierre Fahrrädern bedient der linke Bremshebel die Vorderradbremse und der rechte die Hinterradbremse.

Bei Seitenzugbremsen kann die Bremse über die Einstellschraube am Bremszugeingang des Bremskörpers justiert werden. Bei Cantilever- und V-Bremsen befindet sich diese Schraube am Zugausgang des Bremshebels. Bei Cantileverbremsen lassen Sie zwischen Felge und Bremsbelag einen Spalt von ca. 2mm, bei V-Bremsen einen Spalt von ca. 1mm.
Hydraulische Scheibenbremsen justieren sich selbst.
Um die Lebensdauer ihrer Bremsbeläge nicht unnötig zu verkürzen, vermeiden Sie unbedingt, dass sie mit fett- oder ölhaltigen Substanzen in Verbindung kommen.
Für weitere Fragen lesen Sie bitte die Bedienungsanleitungen des jeweiligen Bremsenherstellers oder wenden Sie sich an ihren autorisierten Lapierre Händler.
Beachten sie dabei stets die vom Hersteller der Komponenten vorgegebenen Anzugsmomente

2.4 - LAUFRÄDER

EINSTELLUNG



Die Fahrradreifenindustrie hat parallel zur Entwicklung neuer Fahrstile an neuen Reifen und Profilen gearbeitet. Inzwischen wird für jedes Fahrrad ein spezieller Typ Reifen angeboten, der zur Auslegung des Fahrrades passt. Es ist wichtig, dass Sie die Charakteristik des Reifens verstehen, um seine Leistungsfähigkeit und damit auch die des Fahrrades voll ausnutzen zu können.

Die Wartung ihrer Reifen erfordert:

- Felgen in einwandfreiem technischen Zustand
- Bringen Sie hin und wieder Talkum Puder auf der Innenseite ihrer Reifen auf
- Achten Sie auf den korrekten Luftdruck (angegeben auf der Reifenflanke). Dieser variiert auch mit ihrem Fahrstil. Sie brauchen nicht mit dem Maximaldruck zu fahren. Stattdessen passen Sie den Reifendruck dem Komfort/Leistungsvermögen Verhältnis an, das sie bevorzugen.
- Entfernen Sie sofort Fremdkörper aus dem Profil ihres Reifens.

Das sollten Sie vermeiden:
- Kontakt der Reifen mit Treibstoffen, Öl oder ölhaltigen Substanzen (Garage!)
- Lagerung/Aufbewahrung in direktem Sonnenlicht
- Hohe Temperaturen

Einige Reifen haben eine vorgegebene Laufrichtung. Bitte beachten Sie diese. Sie ist auf der Reifenflanke angegeben.

PAGES_INTER2013.indd 11 23/11/2012 08:25:27

II - EINSTELLUNGEN

3 - EMPFEHLUNGEN

3.1 - Drehmomente

- Klassischer Vorbau = 20 Nm
- Lenkerklemmung bei klassischem Vorbau = 25 Nm
- Ahead Vorbau = 10 Nm am Gabelschaft und 5 Nm an der Lenkerklemmung
- Bremszüge = 6-8 Nm
- Bremsbeläge = 6-8 Nm
- Bremshebel am Lenker = 6-8 Nm
- Schaltzug am Schaltwerk = 8-10 Nm
- Schaltzug am Umwerfer = 5-6 Nm
- Achsmuttern der Naben = 20 Nm
- Sattelklemme = 15 Nm

ACHTUNG: auf einigen Komponenten oder in deren Bedienungsanleitung sind Drehmomente vermerkt. Falls diese von den hier angegebenen abweichen, halten Sie sich immer an die Angaben auf dem Bauteil oder dessen Bedienungsanleitung!

3.2 - Federgabeln

Ihre Federgabel benötigt eine bestimmte, sorgfältige Wartung, die von Gabel zu Gabel unterschiedlich sein kann. Es ist unbedingt nötig, dass Sie sich die Bedienungsanleitung ihrer Gabel, die dem Fahrrad beiliegt genau durchlesen. Aufgrund der Belastung und der Schläge, die auf ihre Gabel beim Fahren einwirken ist es wichtig, dass Sie alle Teile der Gabel nach jeder Fahrt inspizieren und die Gabelholme reinigen. Bitte halten Sie sich an die in der Bedienungsanleitung der Gabel angegeben Wartungsintervalle und Ölwechselintervalle. Diese Wartungsarbeiten können nur von einem Spezialisten mit dem erforderlichen Werkzeug durchgeführt werden.

DEUTSCH

PAGES_INTER2013.indd 12 23/11/2012 08:25:28

III - SPEZIELLE MODELLE

ACHTUNG

ÜBERSCHREITEN SIE NIE DEN MAXIMALDRUCK FÜR DEN HINTERBAUDÄMPFER. IM ZWEIFEL HALTEN SIE SICH AN DIE ANGABEN IN DER BEDIENUNGSANLEITUNG DES HINTERBAUDÄMPFERS ODER DER GABEL.

FALLS SIE WEITERE FRAGEN HABEN, WENDEN SIE SICH AN IHREN AUTORISIERTEN LAPIERRE HÄNDLER.

1 - CARBON

Unsere Kohlefaserrahmen sind das Ergebnis langer Forschung und Entwicklung. Wenn man einen besitzt bedeutet das, dass man einen bestimmten Wartungsaufwand hat, der sich auf die Lebensdauer auswirkt und optimale Leistungsfähigkeit garantiert.
- Achten Sie auf ihr Fahrrad, hören Sie auf ungewöhnliche Geräusche und inspizieren Sie den Rahmen und die Anbauteile regelmäßig.
- Halten Sie sich an regelmäßige Wartungsschritte:
- Suchen Sie regelmäßig ihren autorisierten Lapierre Händler auf, sodass er ihr Fahrrad inspizieren kann.
- Nach einem schwereren Unfall oder Sturz, lassen Sie ihr Fahrrad von einem autorisierten Lapierre Händler untersuchen, bevor Sie wieder damit fahren
- Verwenden Sie kein Fett für das Sitzrohr, da es die Haftreibung noch weiter reduziert und unter Umständen die Oberflächen der Carbonbauteile angreift.
- Nach Ausfahrten im Winter ist es zwingend notwendig nach jeder Ausfahrt das Fahrrad gründlich zu waschen, da es vom Salz stark in Mitleidenschaft gezogen wird.

2 - RAID FX

Um die beste Leistung zu erzielen, sollten Sie diese Tipps beachten:
1 - Stellen Sie ihre Sitzposition exakt ein.
2 - Passen Sie den Reifendruck den Wetter- und Streckenverhältnissen an.
Halten Sie sich dabei an die Empfehlungen auf der Reifenflanke.
Für mehr Komfort und Traktion senken Sie den Reifendruck für besseres Abrollverhalten und höhere Agilität erhöhen Sie ihn. Das reduziert auch das Risiko von Reifenpannen. Ein mittlerer Reifendruck von ungefähr 2,5 Bar ist eine guter Anhaltspunkt bei einem Fahrergewicht von 75kg.
3 - Dämpfer Einstellung für SAG/Negativfederweg. (SAG: Einsinken des Dämpfers, wenn der Fahrer sich auf das Rad setzt.)
Für eine optimale Funktion der Hinterradfederung, ist es dringend notwendig, den SAG und die Ausfedergeschwindigkeit entsprechend ihres Gewichts und ihrer Fahrweise anzupassen.
Die mittlere Einstellung des SAG ist etwa an 20-30% des Dämpferhubs, das heißt ungefähr 10 bis 15 mm für die Raid FX. Der kleine O-Ring auf dem Dämpferkolben hilft Ihnen bei dieser Einstellung.
Setzen Sie sich mit ihrer gesamten Ausrüstung auf das Fahrrad und stützen sich an einer Mauer ab oder lassen sich von jemand festhalten. Bewegen Sie sich mehrmals auf und ab um den Dämpfer zu bewegen. Jetzt schieben Sie den O-Ring am Dämpfer bis ans Gehäuse und setzen sich ruhig in Fahrposition auf den Sattel. Steigen Sie vorsichtig vom Fahrrad ab und vermeiden dabei, den Dämpfer weiter einfedern zu lassen. Messen Sie den Abstand zwischen dem O-Ring dem Dämpfergehäuse. Beim Raid FX sollte der

PAGES_INTER2013.indd 13 23/11/2012 08:25:28

III - SPEZIELLE MODELLE

Abstand etwa 10-15mm betragen.
Je nachdem, welche Charakteristik Sie haben möchten, können sie die Einstellung verändern. Für ein direkteres Fahrverhalten und strafferes Fahrwerk justieren Sie den Dämpfer mit ca 10mm SAG, für ein komfortableres oder Downhill-orientiertes Fahrwerk wählen Sie etwa 15mm SAG.
Die Ausfedergeschwindigkeit ist maßgeblich vom Luftdruck im Dämpfer und der Bodenbeschaffenheit abhängig. Sie müssen Sie entsprechend ihrem Gewicht, ihrer Fahrweise und dem Untergrund einstellen. Für eine Grundeinstellung suche Sie sich eine Kante (z.b. Bordstein) von etwa 15cm Höhe. Fahren Sie im Sattel sitzend darüber. Nach dem Aufprall darf der Hinterbau einmal nachfedern und sollte dann ruhig sein.
Zögern Sie nicht ihren Händler für diese wichtigen Einstellungen um Rat zu fragen.
Für mehr Informationen lesen Sie sich bitte die Herstelleranleitung durch, die mit ihrem Rad geliefert wurde.

Achtung überschreiten Sie nie den maximalen Luftdruck, der auf dem Dämpfer steht.

3 - X-CONTROL (FPS2) HINTERBAUFEDERUNGS- SYSTEM

Das FPS2 System (Full Power Suspension) basiert auf einem Kräftegleichgewicht. Damit das System korrekt funktioniert (und dabei Pedaleinflüsse und Pedalrückschlag eliminiert), müssen Sie den Luftdruck im Hinterbaudämpfer genau einstellen. Alle FPS2 Modelle sind mit einem Set Up Indikator am Hinterbau ausgestattet.
Gehen Sie wie folgt vor:
- Setzen Sie sich auf das Fahrrad mit den Füßen auf den Pedalen und in Fahrposition. (leichter ist es, wenn Sie dabei jemand festhält, oder Sie sich mit dem Ellbogen oder einem Knie an einer Wand anlehnen)
- Sobald Sie das Gleichgewicht gefunden haben, sollte sich die Set Up Markierung auf den Mittelwert zeigen.
- Falls der Indikator zwischen „Zero“ und „Min“ steht reduzieren Sie den Luftdruck
- Falls die Markierung zwischen „Zero“ und „Max“ steht, erhöhen Sie ihn. Dafür brauchen Sie eine Dämpferpumpe.
Achtung: Überschreiten Sie nie 200psi oder 14bar Druck am Federelement und verhindern Sie, dass beim Aufpumpen Fremdkörper in das Federelement gelangen.
- Um ihren Set Up zu testen, lassen Sie sich mehrmals auf den Sattel fallen und beobachten Sie, ob die Markierung immer wieder zu dem Mittelwert zurückkehrt. Achten Sie dabei unbedingt auf andere Personen oder Verkehrsteilnehmer!
Wichtige hinweise:
Sie können geringfügig den Negativfederweg erhöhen, indem Sie den Luftdruck im Federelement geringfügig reduzieren. Dadurch haben Sie etwas mehr Komfort bzw. Kontrolle im schwierigen Gelände.
Die markierung befindet sich dann zwischen „zero“ und „max“. (bei den x-control modellen darf zwischen der markierung und „zero“ höchstens 1mm abstand sein.) sie haben dann zwar etwas pedaleinfluss aber immer noch weniger als bei klassischen Hinterbausystemen.

ACHTUNG

DIE ABSTIMMUNG GEHT LEICHTER, WENN DIR JEMAND HILFT, DIE ZEIGERPOSITION VON DER SEITE ABZULESEN.

UM DIE ABSTIMMUNG ZU ÜBERPRÜFEN SOLLTEST DU DICH AUF DEM BIKE LEICHT AUF UND AB BEWEGEN, UM ZU ÜBERPRÜFEN, OB DER ZEIGER IM GLEICHGEWICHTSPUNKT (INNERHALB DER SCHRAFFIERTEN FLÄCHE) BLEIBT. DIE ABSTIMMUNG SOLLTEST DU AUCH MIT VOLLER AUSRÜSTUNG (HELM, TRINKRUCKSACK, GEPÄCK ETC.) VORNEHMEN.

EINSTELLUNG

DEUTSCH

PAGES_INTER2013.indd 14 23/11/2012 08:25:28

ACHTUNG

ÜBERSCHREITE NIE DEN MAXIMALEN DRUCK FÜR DEN DÄMPFER WIE ER IN DER BEDIENUNGSANLEITUNG ANGEGEBEN IST. BEI FRAGEN ODER WARTUNGSPROBLEMEN LESE IMMER GENAU IN DER BEDIENUNGSANLEITUNG NACH.

Im Gegensatz dazu bringt es aber keinen wirklichen Vorteil, den Luftdruck zu erhöhen, um ein strafferes Fahrwerk zu bekommen.
Hinweis:
- Vermeiden Sie mit Hochdruckreinigern direkt auf die Gelenke ihres Fahrrades (Hinterbaugelenke, Steuersatz, Naben, Innenlager) zu sprühen. Eine Bürste, die auf einem Schlauch angebracht ist, ist eine bessere Möglichkeit, ein Fahrrad zu waschen
- Falls Sie oft auf schlammigen Untergrund fahren, ist es ratsam, das Federelement mit einem Neoprenschutz zu versehen. Sie sollten ihn aber nach jeder Fahrt abnehmen und alles reinigen, damit sich darunter kein Schmutz festsetzt.

4 - X-FLOW (PENDBOX)

Die neue PendBox® Technologie beim X-Flow (pendelndes Tretlager) basiert auf dem DH PendBox® System und ist für Marathon optimiert. Ebenso wie die FPS2 Modelle ist es mit einem SAG-Indikator am Hinterbau ausgestattet, um den Luftdruck im Dämpfer exakt auf den jeweiligen Fahrer abzustimmen – für die bestmögliche Effizienz und Funktion des Fahrwerks.
Der SAG-Indikator ist auf der linken Seite der oberen Wippe angebracht. Der Negativfederweg sollte beim X-Flow zwischen 9 und 11 mm Dämpferhub abgestimmt werden.

Vorgehensweise:

1 - Setzen Sie sich in normaler Fahrposition auf das Fahrrad mit den Füssen auf den Pedalen (leichter ist es, wenn Sie sich mit dem Ellenbogen an einer Wand abstützen).
2 - Sobald Sie das Gleichgewicht gefunden haben sollte bei optimalem Dämpferdruck die Set Up Markierung (am Sitzrohr) auf den Mittelwert der Skala (auf der oberen Wippe) zeigen. (gestrichelte Zone).
Dafür 2 Möglichkeiten :
- Falls der SAG-Indikator zwischen «Zero» und «9mm» steht reduzieren Sie den Luftdruck entsprechend.
- Falls der SAG-Indikator über «11mm» steht erhören Sie den Luftdruck. Dafür benötigen Sie eine Dämpferpumpe.
- Eine Abstimmung auf 9 mm ergibt eine mehr Cross Country orientierte Abstimmung mit einem steileren Steuerwinkel, eine härtere Federung und somit mehr Rückmeldung des Fahrwerks zu Bodenunebenheiten.
- Eine Einstellung auf 11 mm ergibt eine mehr auf den Marathon Einsatz optimierte Abstimmung. Die Winkel sind weniger steil, die Gewichtsverteilung erfolgt mehr auf das Hinterrad und die Federung arbeitet sensibeler.
Um Ihr Set Up zu testen federn Sie bitte den Hinterbau mehrfach ein und beobachten Sie dabei, ob die Markierung immer wieder in die gekennzeichnete Zone zurückkehrt.
Bitte achten Sie dabei unbedingt auf andereVerkehrsteilnehmer und sonstige gefährdende Gegenstände!

PAGES_INTER2013.indd 15 23/11/2012 08:25:28

III - SPEZIELLE MODELLE

5 - XR

Ein XC 29er Bike mit neuem Eingelenker-System, entwickelt um geringes Gewicht, Effizienz und Zuverlässigkeit zu vereinet. Kein Gelenk mehr zwischen Ketten- und Sitzstrebe zum Zwecke der Gewichtsersparnis, kompensiert durch Flexibilität des Carbons in diesen Bereichen. Der Fox Dämpfer mit 100m Federweg der speziell für das XR Rad entwickelt ist, ist auf 3 Stufen verstellbar: Climb (Straff), Trail (Wippunterdrückung), Descend (offen).

Dämpfer Einstellung:

1-Setzen Sie sich mit Ihrer gesamte Ausrüstung auf das Fahrrad mit den Füssen auf den Pedalen und in Fahrposition (leichter ist es wenn Sie sich mit dem Ellbogen an einer Wand anlehnen)

2- Für eine optimale Funktion sollte die Abstimmung des Negativ-Federweges zwischen 8 und 11mm liegen (der kleine O-Ring auf dem Dämpferkolben hilft Ihnen bei dieser Einstellung).

ACHTUNG

ÜBERSCHREITEN SIE NIE 200PSI ODER 14 BAR DRUCK UND VERHINDERN SIE, DASS BEIM AUFPUMPEN FREMDKÖRPER IN DAS FEDERELEMENT GELANGEN.

6 - ZESTY/SPICY/FROGGY (OST/OST+)

Unsere neue OST Technologie (Optimized Suspension Technology) basiert auf unserem FPS2 System und ist optimiert für längere Federwege. Genauso wie FPS 2 hat es eine Set Up Markierung, die bei der Abstimmung des Bikes hilft und es erleichtert, den exakten Negativfederweg (SAG) zu finden um die maximale Leistungsfähigkeit und Effizienz aus deinem Bike heraus zu holen.

Der SAG Aufkleber befindet sich auf der linken Sitzstrebe des Bikes.

Der Negativfederweg sollte 12 bis 17mm beim Zesty, 13 bis 18mm beim Spicy und 21 bis 25mm beim Froggy betragen.

Mit den folgenden Schritten (gleich bei Zesty, Spicy und Froggy) wird der Druck bestimmt:

1 - Stell sicher, dass der Pfeil des Anzeigers am Sitzrohr genau auf die “Zero” Linie am Aufkleber zeigt. Falls nötig, verdrehe den Anzeiger vorsichtig auf diese Position.

2 - Setz Dich auf das Bike mit den Füssen auf den Pedalen und in Fahrposition (lass Dich dabei von jemand festhalten oder stütz Dich mit dem Ellbogen an einer Wand ab)

3 - Sobald Du im Gleichgewicht bist, muss der Anzeiger (= roter Pfeil am Sitzrohr) in die schraffierte Fläche des Aufklebers auf der linken Sitzstrebe zeigen (zwischen 12 und 17mm beim Zesty, zwischen 13 und 18mm beim Spicy und zwischen 21 und 25mm beim Froggy)

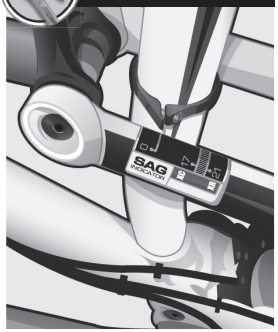
Für die **Zesty** und **Spicy** Modelle :

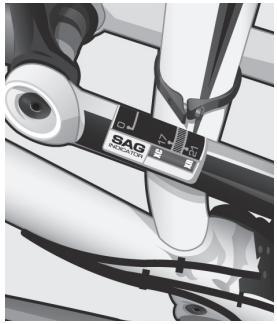
-Eine Einstellung auf 12mm beim Zesty und 13mm beim Spicy ergeben eine stärker Cross Country orientierte Abstimmung (XC) mit einem steileren Steuerwinkel und mehr Rückmeldung der Bodenunebenheiten

-Eine Abstimmung auf 17mm beim Zesty und 18mm beim Spicy ergeben eine mehr auf Enduro ausgelegte Abstimmung (FR). Die Winkel sind weniger steil und die Balance des Bikes ist hecklastiger.

Falls der Anzeiger außerhalb der schraffierten Fläche liegt, wenn du auf dem Bike sitzt musst Du:

EINSTELLUNG





DEUTSCH

PAGES_INTER2013.indd 16 23/11/2012 08:25:29

ACHTUNG

LAPIERRE KANN NICHT FÜR SCHÄDEN DURCH FAHRLÄSSIGES VERHALTEN ODER NTWORTUNGSLOSEN GEBRAUCH DES FAHRRADS VERANTWORTLICH GEMACHT WERDEN.

TIPPS

DIE ABSTIMMUNG GEHT LEICHTER, WENN IHNEN JEMAND HILFT, DEN SAG-INDIKATOR VON DER SEITE ABZULESEN.

EINSTELLUNG

Abb.1

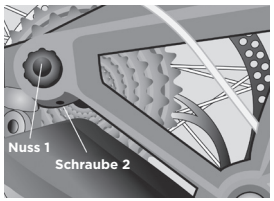


Abb.2

-den Luftdruck im Dämpfer mit einer Dämpferpumpe erhöhen, falls der rote Zeiger hinter der Markierung 17mm beim Zesty und 18mm beim Spicy liegt
-den Luftdruck im Dämpfer reduzieren, falls der rote Zeiger vor der Markierung 12mm und 13mm beim Spicy liegt.
Für den **Froggy** :
-Stellen Sie den SAG vozugsweise zwischen 21 und 25mm Folge Ihre Steuerung, den Boden und entsprechend Ihre Fahrt die mehr oder weniger absteigend ist ein.
-Für die Froggy die eine Luftdruck in der zusätzliche Korbflasche haben Bitte beziehen Sie sich an den spezifische Beipackzettel und halten Sie Werte die vom Fabrikant gezeigt sind (8,5 bis 13 bars für die FOX DHX Dämpfer). Für Information, wie mehr diese Luftdruck hoch ist besser kann mann die Druckbelastung kontrollieren. Eine hoche Luftdruck ist wichtig wenn Sie grosse Sprunge machen möchten.

7 - EINBAUANLEITUNG DER STECKACHSE

7.1 - EINBAUANTEILUNG DER 12MM HINTERRADACHSE 135mm für Froggy und Rapt Räder, 150mm für das DH
Vorgehensweise:
1 - Legen Sie die Hinterradnabe an den Ausfallenden des Hinterbaus ein
2 - Führen Sie die 12mm Achse auf der Nichtantriebsseite durch die Nabe bis zur Gewinde-Mutter auf der Antriebsseite ein.
3 - Ziehen Sie die 12mm Achse in seiner Mutter fest: Drehmoment **15-20Nm.**
4 - Beim DH Model achten Sie bitte darauf, die Druckschraube an jedem Ausfallende festzuziehen: Drehmoment **3-5Nm.**

7.2 - EINBAUANTEILUNG DER 12X142MM HINTERRADACHSE Zesty / Spicy / X-Flow / Pro Race 29er
Vorgehensweise:
1 - Legen Sie die Hinterradnabe in die eingefrästen Führungen der Ausfallenden ein
2 - Führen Sie die QR 12mm Asche auf der Nichtantriebsseite durch die Nabe bis zur Gewinde-Mutter auf der Antriebsseite ein.
3 - Ziehen Sie die 12mm QR Asche mit ca.5-6 Umdrehungen fest und schließen Sie den Hebel.
Im geschlossenen Zustand muss der Hebel parallel zu den Kettenstreben positioniert sein (s. Abb.1). Wenn dies nicht der Fall ist, kann mit Hilfe der Gewinde-Mutter die Hebelposition justiert werden.
4 - Justierung der Hebelposition: die Konterschraube der Mutter an der Innenseite des rechten Ausfallendes mit Hilfe eines 2mm Inbusschlüssels lösen (s. Abb.2). Die Gewinde-Mutter solange drehen, bis der Hebel seine normale Position erreicht (s. Abb.1). Die Konterschraube festziehen, um die Gewinde-Mutter in ihrer neuen Position zu arretieren.

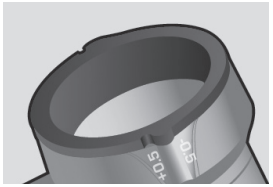
PAGES_INTER2013.indd 17 23/11/2012 08:25:30

III - SPEZIELLE MODELLE

8 - DH PENDBOX

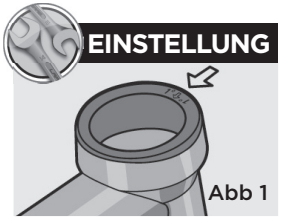
8.1 - FOX DÄMPFER

Dieser Dämpfer besitzt verschiedene Einstellmöglichkeiten. Bitte lesen Sie dazu die FOX Bedienungsanleitung. Zunächst muss die Nachgiebigkeit der Feder eingestellt werden. Normalerweise führt ein Negativfederweg zwischen 22mm und 30mm zu einem optimalen Ergebnis. Möglicherweise muss die Federrate angepasst werden, wenn sich die richtige Nachgiebigkeit nicht mit der werksseitigen Federrate einstellen lässt.
Der Druck im Ausgleichsbehälter (Boost Valve-Druck) muss zwischen 8,5 bar (125psi) und maximal 13 bar (200psi) betragen. Der Druck und die Größe der Luftkammer beeinflussen die Einstellung der Druckstufe sowie die Endprogression des Dämpfers. Die Größe der Luftkammer wird durch Drehen des großen blauen Einstellrades am Ende des Ausgleichsbehälters justiert, die Luftkammer wird über das Schraderventil befüllt. Zusätzlich kann man über die beiden kleineren Einstellknöpfe am Dämpfergehäuse die High- und Low-Speed-Druckstufe justieren. Der oben liegende blaue Knopf regelt die Low-Speed-Druckstufe (langsame Fahrwerksbewegungen), der darunter liegende silberne Knopf kann nur mittels Werkzeug verstellt werden und regelt die High-Speed-Druckstufe (kantige Schläge, schnelle Fahrwerksbewegungen).
Die Zugstufe (Rebound) wird mit Hilfe des roten Knopfes eingestellt.

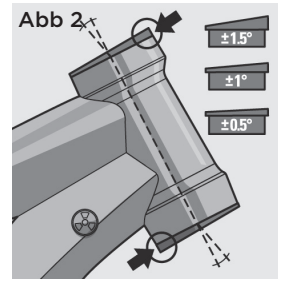


8.2 - EINSTELLUNG DES LENKKOPFWINKELS DH PENDBOX

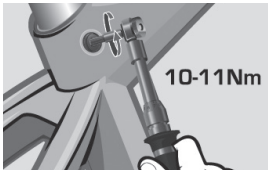
Vorgehensweise für die 2011 und 2012 Modelle:
1- Die eingepressten exzentrischen LAPIERRE-Lagerschalen entfernen.
2- Beide Lagerschalen jeweils um eine halbe Umdrehung drehen, danach die Lagerschalen wieder in den Rahmen einsetzen.
3- Die Markierungen auf den Lagerschalen zeigen den aktuellen eingestellten Lenkkopfwinkel an. Lenkkopfwinkel: 63.5° + 0.5° = 64° oder 63.5° - 0.5° = 63°
Achtung ! Die beiden Lagerschalen müssen so montiert werden, dass ihre Markierungen den gleichen Lenkkopfwinkel anzeigen!



Vorgehensweise für die 2013 Modelle:
1- Entfernen Sie die Lagerschalen die an Ihrem DH Lapierre eingepresst sind (Winkel 0°)
2- Wählen Sie Ihr gewünschte Lagerschalen aus (Winkel 0,5°-1° oder 1,5°). Diese sind als Zubehör separat erhältlich.
3- Drehen Sie die Lagerschalen wie auf der Abb. 2 um, um den Lenkkopfwinkel zu reduzieren oder umgekehrt, um ihn zu erhöhen
4- Pressen Sie die Lagerschalen in den Rahmen ein
Achtung ! die Lagerschalen müssen paarweise verbaut werden, so dass die beiden Aufdrucke den gleichen Lenkkopfwinkel anzeigen!



PAGES_INTER2013.indd 18 23/11/2012 08:25:30



9 - INTEGRIERTE SATTELSTÜTZENKLEMMUNG RAPT 2.1/ RAPT 2.2/ DH PENDBOX

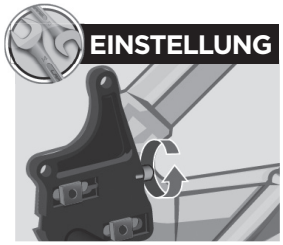
Diese Sattelstützenklemmung ist komplett in das Oberrohr integriert und besteht aus 2 Klemmbolzen, die durch eine Inbusschraube zusammengedrückt werden. Diese halten die Sattelstütze in der gewünschten Position. Das System bietet einen entscheidenden Gewichtsvorteil und verhindert die Bildung von Rissen.

Anleitung:

1- Die Sattelstütze in das Sitzrohr einführen.
2- Die Klemmbolzen und die Inbusschraube gemäß der Abbildung einsetzen.
3- Die gewünschte Sattelhöhe einstellen und die Schraube mit einem Drehmoment von 10-11 Nm für den Rapt und 2-3 Nm für den DH anziehen.

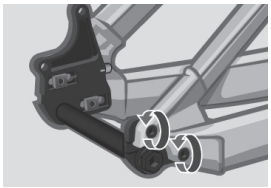
10 - ADS (ADJUSTABLE DROPOUT SYSTEM) RAPT 2.1/RAPT 2.2/ DH PENDBOX

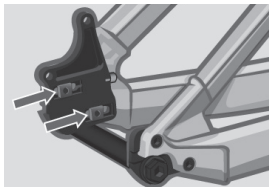
Diese einstellbaren Ausfallenden fungieren sowohl als Schaltauge als auch als Kettenspanner bei den Singlespeed-Versionen und ermöglichen darüber hinaus, die Bike-Performance zu variieren. Mit der Veränderung der Kettenstrebenlänge, kann das Fahrverhalten des Bikes auf persönliche Bedürfnisse abgestimmt werden.

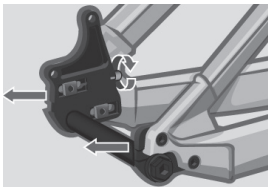


Anleitung:

1- Beide Einstellschrauben komplett eindrehen.
2- Die vier Klemmschrauben lösen.
3- Die Ausfallenden noch vorne schieben (in Richtung des Vorderrades).
4- Die Einstellschrauben lösen und die Ausfallenden in die gewünschte Position verschieben und/oder die benötigte Kettenspannung herstellen.
5- Die Ausfallenden mittels der vier Klemmschrauben und einem Drehmoment von 8-10 Nm arretieren.







PAGES_INTER2013.indd 19 23/11/2012 08:25:31

IV - WARTUNG

IV - WARTUNG

1 - WARTUNGSINTERVALLE

Um die Lebensdauer ihres Fahrrades zu verlängern, sollten Sie sich genau an bestimmte Wartungsintervalle halten:

A - Vor und nach jeder Fahrt:
Überprüfen Sie die Bremsen.
Überprüfen sie den Reifendruck und ob sich Fremdkörper im Profil befinden.
Prüfen sie ob die Laufräder fest sind
Prüfen sie, ob Vorbau und Lenker fest sind
Überprüfen sie ob die Federgabel richtig funktioniert.
Stellen Sie ihr Fahrrad an einem sauberen, trockenen Ort ab.

B - Jeden Monat:
Prüfen sie ob Vorbau, Lenker und Sattelstütze lose sind.
Prüfen Sie die Kette und die Ritzelkassette.
Prüfen Sie die Schalt- und Bremszüge, sowie die Außenhüllen und stellen sie, falls nötig ein.
Prüfen Sie den Verschleiß und die Abnutzung der Bremsbeläge und tauschen sie die, falls nötig aus.
Prüfen sie, ob die Laufräder verformt sind und ob die Speichenspannung gleichmäßig ist. Falls ihr Fahrrad V-Brakes hat ist die Laufradfelge ein Verschleißteil, das regelmässig kontrolliert werden muß. Bitte beachten sie die Hinweise und Richtlinien des Herstellers und überprüfen Sie die Bremsflanken und die Verschleißindikatoren regelmässig.

C - Alle sechs Monate (je nachdem, wie oft Sie fahren und wie grob das Gelände ist, in dem Sie fahren)
Untersuchen Sie den Rahmen und die Gabel genau, ob sie Risse oder Verformungen aufweisen.
Prüfen Sie, ob Spiel im Tretlager ist
Wir empfehlen Ihnen, ihr Fahrrad zu einem autorisierten Lapierre Händler zur Inspektion und Wartung zu geben.

D - Jährlich
Tauschen Sie Vorbau und Lenker aus.
Tauschen Sie Bremsbeläge (abhängig von der Häufigkeit und der Intensität, mit der Sie fahren)
Wir empfehlen Ihnen, ihr Fahrrad zu einem autorisierten Lapierre Händler zur Inspektion und Wartung zu geben.

ACHTUNG

UM DIE LEBENSDAUER IHRES FAHRRADES ZU VERLÄNGERN IST ES WICHTIG, SICH AN WARTUNGSINTERVALLE ZU HALTEN.

PAGES_INTER2013.indd 20 23/11/2012 08:25:31

2 - REINIGEN IHRES FAHRRADS

Reinigen Sie nach der Fahrt ihr Fahrrad mit Seifenwasser. (dafür ist Spülmittel am besten geeignet, da es Fett und Ölrückstände entfernt, ohne das Fahrrad zu beschädigen). Vermeiden Sie den Einsatz von Hochdruckreinigern. Falls Sie einen verwenden müssen, halten Sie größeren Abstand und sprühen Sie nicht direkt auf Lager und Gelenke.

Trocknen Sie ihr Fahrrad mit einem weichen Tuch ab, um Korrosion u vermeiden. Dabei können Sie gleichzeitig die einzelnen Teile inspizieren und mögliche Schäden entdecken.
Bevor Sie das Fahrrad an einem trockenen, sauberen Ort lagern, schmieren Sie den Antrieb mit einem geeigneten Schmiermittel. Dabei können Sie auch die Bremsen überprüfen, sehen, ob die Laufräder verformt sind und auf Lagerspiel überprüfen.

3 - VERSCHLEISSTEILE

Achten Sie immer auf die Teile, die starkem Verschleiß unterliegen (speziell die Bremsen und die Felgen bei Felgenbremsen), um Risiken zu vermeiden. Falls Sie Zweifel haben, lesen Sie die Bedienungsanleitung des jeweiligen Herstellers durch oder suchen Sie einen autorisierten Lapierre Händler auf. Es ist besser vorzusorgen, als zu reparieren, also warten Sie nie bis zur letzten Minute!

Liste der schnell verschleißenden Teile:

- Bremskomponenten (Beläge, Felgen, Bremsscheibe)
- Reifen, Schläuche, Felgenbänder
- Brems- und Schaltzüge sowie deren Hüllen
- Antriebskomponenten (Kette, Kettenblätter, Kasette, Innenlager)
- Führungen und Dichtungen der Federelemente
- Die Lager dem gelängt Punkt den vollgefederte Rahmen

PAGES_INTER2013.indd 21 23/11/2012 08:25:31

V - GARANTIE

V - GARANTIE

Die Garantie tritt mit dem Kaufdatum in Kraft. Der Käufer stimmt der Einschränkung der Garantie auf den bestimmungsgemäßen Gebrauch zu.

Die Garantie auf Rahmen von Cycles Lapierre erstreckt sich auf 5 Jahre für Hardtails und vollgefederte Rahmen für Fabrikationsfehler.

Die Garantie für unsere DH, Froggy und Rapt Modelle beträgt 2 Jahre bei bestimmungsgemäßem Gebrauch.

Für Lapierre Komponenten, die auf den Lapierre Räder montiert sind, erstreckt sich die Garantiezeit auf 2 Jahre für Fabrikationsfehler.

Die andere Komponenten unterliegen den jeweils gültigen Garantiebestimmungen des betroffenen Herstellers, der seine Garantien selbst festlegt.

Die Garantie für Finish (Lackierung und Dekore) erstreckt sich auf 1 Jahr.

Unsere Garantie gilt nicht beim Einsatz bei Wettekämpfen und wenn das Fahrrad nicht entsprechend seines Einsatzzweckes verwandt wird (Bestimmungsgemäßer Gebrauch).

Für alle älteren Rahmen bis einschließlich Modelljahr 2008 bleibt die Garantiezeit von 5 Jahre für Hardtails und 2 Jahren für vollgefederte Rahmen.
Jede Reklamation muss vom Käufer gegenüber einem offiziellen Lapierrehändler geltend gemacht werden, der eine erste Schadensdiagnose vornimmt. Die Übernahme der Garantieleistung muss ausschließlich vom Lapierre Kundendienst erfolgen. Der Käufer muss bei der Geltendmachung der Garantie unbedingt die ausgefüllte Garantiekarte und den Kaufnachweis vorlegen.

Unfrei zugesandte Sendungen mit reklamierten Rahmen oder Komponenten werden vom Kundendienst nicht angenommen. Die Frachtkosten trägt der Verkäufer.

Arbeitskosten für notwendige Rahmenumbauten werden im Rahmen innerhalb von 3 Jahren ab Kaufdatum von Cycles Lapierre übernommen.

Ein der Garantie unterliegendes Teil wird gegen ein neues identisches bzw. passendes ausgetauscht. Dabei kann Lapierre nicht immer garantieren einen identischen Rahmen oder eine identische Farbe zu liefern.

PAGES_INTER2013.indd 22 23/11/2012 08:25:31

ACHTUNG

FALLS SIE EIN PROBLEM MIT IHREM FAHRRAD HABEN, BRINGEN SIE ES ZU EINEM AUTORISIERTEN LAPIERRE HÄNDLER. (MIT DEM ORIGINALKAUFBELEG).

DER HÄNDLER FÜHRT EINE ERSTE BEGUTACHTUNG DURCH UND WIRD DANN GEGEBENENFALLS DAS FAHRRAD ZURÜCK ZU LAPIERRE SCHICKEN, UM ANSPRÜCHE GELTEND ZU MACHEN.

ERST DER LAPIERRE KUNDENDIENST KANN ÜBER GARANTIEANSPRÜCHE ENTSCHEIDEN.

Sollten durch den innerhalb der Garantie erfolgten Austausch des Rahmens aufgrund z.B. veränderter Spezifikationen oder Dimensionierungen andere Anbauteile nötig sein, so werden diese innerhalb von 3 Jahren ab Kaufdatum von Cycles Lapierre kostenfrei geliefert. Nach dieser Zeit werden sie nach einem Kostenvoranschlag und mit Zustimmung des Kunden berechnet.

Die Garantie gilt nur für :
- Räder, die bei einem CYCLES LAPIERRE Händler gekauft waren.
- Den Erstkäufer und erlischt bei Weiterverkauf.
- Für den bestimmungsgemäßen Gebrauch.

Die Garantie erlischt bei:
- Reklamationen, die durch den Einsatz bei Wettkämpfen herrühren
- Wenn das Fahrrad nicht entsprechend seines Einsatzzweckes verwandt wird (bestimmungsgemäßer Gebrauch) und nicht ausreichend gewartet worden ist bzw. vom Käufer nachlässig behandelt wurde und übermäßig belastet wurde.
- Technischen Veränderungen ohne vorherige ausdrückliche schriftliche Zustimmung der Firma CYCLES LAPIERRE,
- Elementarschäden und äußere Einflüsse (Naturkatastrophen, Feuer, Wasserschäden etc.)
- Im Fall des Gebrauchs der über die technischen Vorgaben und Sicherheitsnormen hinausgeht.
- Versandverkauf

Die Garantie erstreckt sich nicht auf Verschleißteile die im Paragraph IV – 3 WARTUNG - Verschleißteile von Bedienungsanleitung aufgelistet sind

Diese Garantie gilt nur, wenn das Rad in Europa oder den französischen Übersee Departments bei einem offiziellen Lapierre Händler gekauft wurde.

Diese Garantie kann nicht von einem Händler oder Distributor geändert werden, es sei denn sie werden durch seine eigenen offiziellen Garantiebedingungen auf seinem offiziellen Briefpapier ersetzt.

PAGES_INTER2013.indd 23 23/11/2012 08:25:31